

# せんきょう

No.507

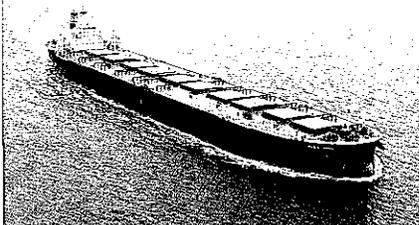
2009

社団法人 日本船主協会



# せんきょう

10  
OCTOBER 2002



提供 日鉄海運株式会社、今治造船株式会社  
写真上：造船所での総組全景  
写真下：竣工式を終え西豪州へ出航

【船名 NSS DYNAMIC】  
DATA  
船の種類：バルクキャリアー(石炭や鉄  
鉱石などを輸送する船舶)  
竣工：平成14年6月29日  
全長：316.94m  
型幅：55.0m  
満載喫水(夏期)  
：18.125m  
総トン数：118,305 t  
載貨重量トン：133,584 t

## C O N T

■巻頭言	1
国際船舶制度についての所感 日本船主協会常任理事 三光汽船株式会社代表取締役社長 □松井 毅	
■シッピングニュース	2
平成15年度海運関係税制改正要望	
■海運ニュース	6
■国際会議レポート	6
1. 部分風雨密ハッチカバーに係る隔離要件等が固まる —国際海事機関(IMO)第7回危険物・固体貨物およびコンテナ 小委員会(DSC)の模様について— 2. アジア船員雇用者の声を世界に向けて発信 —アジア船員雇用者グループ準備会合について—	
■内外情報	9
1. 国際ルールとの整合性が焦点 —米国における海事保安対策の検討について— 2. 「被疑者を速やかに上陸させるための措置」など7項目を要望 —「TAJIMA」号事件に関する要望書を関係先に提出— 3. 海賊事件の発生件数は過去最高 —2002年上半年 IMB 海賊レポートから— 4. 外航船舶からのCO <sub>2</sub> 排出量は横ばい —日本経団連・環境自主行動計画第5回フォローアップについて—	
■Kobe (K)	24
■カラーページ	26
海運税制の充実・改善について 【海運税制キャンペーン】	
■近海コーナー	28
東南アジアの港湾に係る調査について	28
■寄稿	36
新造Bulk Carrierに対する“統一符号”“設計条件” に関する統一規則の制定について 勲日本海事協会 □国際室	
■メンバー訪問	41
日鉄海運(株)営業部営業課課長 □御家秀貴	
■潮風満帆	42
初めての船長 元(株)商船三井船長 弓削商船高等専門学校 教授 □高木一三	
海運日誌(9月) 44	海運統計 48
船協だより 45	編集後記 52
■困み記事	
・タンカー部会の活動について(日本タンカー協会の業務受け入れ後の活動)	23

## 巻頭言

# 国際船舶制度について の所感

日本船主協会常任理事  
三光汽船株式会社代表取締役社長

松井 毅



本年7月に発表された海事レポートによれば、日本商船隊が漸増するなかで、日本籍船は日本商船隊の5.6%にとどまっております、依然として減少していることが示されている。我国の国際船舶制度は、日本籍船のフラッグアウトが進むなかで、貿易物資の安定輸送を図るため、外航海運の国際競争力を高め、日本人船員の確保や海技の伝承を目的として1996年に導入されたが、同じアジア諸国で導入された類似の制度下における香港・韓国の登録増加のペースと比べて、その差は大きいものがある。

1980年代、欧州諸国で取り入れられた船舶登録制度のうち、ほぼ目的を達成しているといわれているノルウェー・デンマークなどでは、船舶に関する税の軽減若しくは非課税にとどまらず、船員の所得に関しても補助政策を併せ持っていることから、我国の国際船舶制度との差異がわかる。

1985年プラザ合意後の円高影響によって、国内船主にとって最大の関心事であるコスト面での国際競争力は一層厳しいものとなり、便宜置籍による船舶所有化が進んだことを振り返ると、その経済効果は大きかったといえるのではなからうか。

一方、2名の日本人船員配乗をベースとした国際船舶制度であっても、船員コストは便宜置籍船に対して不利であり、国際船舶制度による効果をあげるためには、船員の所得や社会保険料といったものに対する補助策と併せて、この差額を補填するような、何らかの助成策が求められる所以であろう。この際、本制度の思い切った改善などの措置が必要なのではないか。他の諸国がトンネージタックスのみならず、総合的な海運強化策を取り入れている現状ではなおさらである。

便宜置籍船は、第二次大戦時下に交戦国による輸送船の攻撃を避けるために米国にはじまった方法であるが、その後、自由な競争下で徹底した機能分化が進みやすい国際海運業にあって、国際競争力確保手段として急速に一般化したことを顧みると、すべてを国際船舶制度に期待するには限界がある。他の海運諸国が取り組んでいる法人税、償却制度、固定資産税など船舶に係る税、船員育成政策すべてが、早期に整えられてこそ、効果をあげられるのではないかと、というのが業界としての方の見方だと思ふ。



## 平成15年度海運関係税制改正要望

平成15年度税制改正要望については、5月15日の政策委員会および5月22日の定例理事会にて要望項目が承認されたが、その後の推移を踏まえ要望内容についてさらに検討を行い、9月13日に開催された政策委員会にて要望書の内容を決定、9月26日開催の定例理事会で報告・承認された。

### (1) 海運関係事項

今年度末に適用期限を迎える船舶等の特別償却制度について、本制度の延長および、船舶については従来の特別措置ではなく恒久的な税制として存続させるよう要望していく。

6月14日に政府税制調査会が「あるべき税制の構築に向けた基本方針」を取りまとめ、その中で租税特別措置の整理、合理化を大胆に進める旨が明記されたことから、船舶特別償却についても議論の対象になることが避けられない状況であることに鑑み、存続を大前提とし、制度の実質的恒久化を関係先に対し強力に働きかけを行っていく。

その他、外航船舶および外航コンテナに係る固定資産税の廃止、とん税の軽減、本年度末に適用期限を迎える脱特定物質(脱フロン)対応型設備に対する固定資産税の課税の特例の延長を要望する。

なお、トンネージタックス(トン数標準税制)については、平成15年度の要望事項として取り上げるまでには諸般の情勢が至っていないことから、平成16年度以降の要望に向け継続して検討を行うが、気運の醸成を図るため、引き続き海運の重要性のPRに努める。

### (2) 国際課税

国際課税問題の解決に向け、当協会を含めた20を超える団体により一昨年の7月に設置された国際課税連絡協議会では、一昨年、昨年と国際課税に関する税制改正要望を政府、自民党税調等に対して行っている。

9月6日に開催された会合では、経済産業省経済協力局貿易振興課の課長補佐を招いて経済産業省の国際課税問題への取り組み方針の説明を受けるとともに、平成15年度税制改正要望として、昨年度に引き続き「外国税額控除制度の見直し」および「タックスヘイブン対策税制の改善」を要望することを決定した。席上、当協会より、経済産業省に対し、赤黒合算の実現に向けてタックスヘイブン税制の改善に積極的に取り組んで欲しい旨要望を行った。

### (3) 企業税制

企業税制については、経団連を経由して要

望する。なかでも受取配当金の益金不算入制度の改訂は、平成14年度の連結納税制度導入時に税収補完策として行われたものであり、他業界からも強い要望があることから、経団連を通じて改善を働きかけている。

日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更（「協同組合等」から「公益法人等」）による  
平成15年度税制改正要望

#### ○海運関係事項

##### 1. 船舶等の特別償却制度の延長・恒久化

船舶等の特別償却制度（償却率：外航近代化船18/100、内航近代化船16/100、外航二重構造タンカー19/100、内航二重構造タンカー18/100、船員教育訓練施設10/100）は、平成15年3月末をもって適用期限が到来するが、これらを延長したうえ、船舶の特別償却制度については恒久的に存続させること。

わが国の船舶償却制度は、主要海運国の恒久的な償却制度と比較しても大きく見劣りしたものとなっているが、わが国外航海運企業が世界単一市場の中で諸外国の船社と互角の国際競争を行っていくため、また、内航海運・旅客船会社の経営基盤を強化するためには、少なくとも現状の特別償却制度は維持する必要がある。また、当該制度は、より良質な船舶へのリプレースを下支えすることによって地球環境保全にも貢献しており、その存続は社会的要請であるとも言える。

船舶の特別償却制度は50年以上にわたり活用されつづけており、有用性が充分検証されているにもかかわらず、2年間の延長を繰り返す期限付き措置という不安定な状態に置かれている。かかる実態に鑑み、唯一の海運税制とも言える船舶の特別償却については恒久的な税制とすべきである。

##### 2. 外航船舶及び外航コンテナに係る固定資産税の廃止

外航船舶の固定資産税は主要海運国では課税されていないケースが大半であり、わが国海運の国際競争力の維持・強化の観点から固定資産税を廃止すること。

また、国内に滞留することの殆どない外航コンテナに関しても船舶同様、応益負担の観点から固定資産税の賦課は不合理であり、あわせて廃止すること。

##### 3. とん税の軽減

外航船舶はとん税の他、特別とん税、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課であり、わが国港湾の国際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、とん税については現行の税額を1/3程度に減額すること。

##### 4. 脱特定物質対応型設備に対する課税の特例の延長

脱特定物質（脱フロン）対応型設備に対する固定資産税の課税の特例は、平成14年度末に適用期限を迎えるが、地球環境保護の観点から本制度を延長すること。

る保険事業の非課税化は、船主全体のコスト削減に資するものであり、当協会として同組合の要望のバックアップに努める。

平成15年度税制改正要望は以下のとおりである。今後は政府・国会等関係各方面に強力に要望活動を行っていくとしている。

## ○ 国際課税

## 1. タックスヘイブン対策税制の見直し

- (1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること
- (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること
- (3) 軽課税国の判定基準を、国内の法人実効税率が40%に引き下げられたこと、および諸外国の法人実効税率が引き下げられる傾向にあること等を勘案し、20%以下に引き下げる
- (4) 課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること
- (5) 控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること
- (6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと

## 2. 外国税額控除制度の見直し

- (1) 控除限度超過額の損金算入制度の創設
  - 控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
  - 控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること
- (2) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を廃止すること
- (3) 間接外国税額控除制度の拡大
  - 間接税額控除の持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること
  - 間接外国税額控除の対象範囲制限を撤廃すること

## ○ 企業税制

## 1. 法人税の実効税率の引き下げ

我が国の法人税率は依然として欧州・アジア各国の水準と乖離しており、企業の競争力を削ぐ要因となっていることから、法人所得課税の実効税率を現状よりも引き下げていくことが必要である。

## 2. 連結納税制度の改善

- (1) 付加税の撤廃
- (2) グループ内の寄付金・債権償却の容認
- (3) 小規模子会社の交際費損金算入
- (4) 制度離脱要件の緩和

## 3. 償却制度の改善

- (1) 税法上100%償却を可能にすること
 

多くの先進海運国では償却資産を備忘価額まで、ほぼ100%減価償却することが可能であるが、わが国の法人税法では取得価額の95%までしか減価償却することができない。税制の国際的イコールフットイングの観点から、備忘価額までの減価償却を可能とすること。
- (2) 船舶の耐用年数を短縮すること（税法上の償却と会計上の償却を分離させることを条件として）

わが国の減価償却制度は償却資産の税法上の耐用年数が長いことから、諸外国に比べて償却資産を早期に費用化することができず、また、わが国税法の確定決算主義により税法上の減価償却が会計上のそれに制約されている。

わが国海運の国際競争力を維持する観点から、税法上の償却と会計上の償却を分離させたい、税法における船舶の耐用年数を短縮すること。

4. 欠損金の繰越期間制限の撤廃
5. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止
6. 受取配当金の益金不算入制度の改善

(1) 特定利子規定の復活

平成14年度税制改正において、受取配当金の益金不算入制度から特定利子規定が廃止されたことにより、運転資金の借入および設備資金の長期借入が多い会社では、受取配当金の大部分が二重課税となってしまう。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、論拠のない増税策であり、早急に当該規定を復活すること。

(2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当を全額益金不算入とすること

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、当該配当を全額益金不算入（現行税制では益金不算入割合50%）とすること。

7. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更

日本船主相互保険組合を法人税法第2条7号に規定する「協同組合等」から同条第6号に規定する「公益法人等」に変更すること

8. 退職給与引当金制度の復活

9. 事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること

## 平成15年度海運関係予算概算要求

- 一、国土交通省をはじめとする関係省庁は、平成14年8月末に平成15年度予算概算要求事項を決定し、財務省に対して要求を行った。

国土交通省海事局関係の予算概算要求では、行政経費として約91億円、独立行政法人経費として約156億円を要求した。行政経費のうち、国際船舶職員緊急養成事業費補助（若年船員養成プロジェクト）に4,000万円を要求した。

また、これとは別に外航船舶の建造等を対象とした貿易物資安定供給融資のための財政融資資金（日本政策投資銀行融資）として、融資枠に420億円、内航海運暫定措置事業に係る借入金に対する政府保証として370億円、国内旅客船および貨物船の整備等のため、運輸施設整備事業団の共有建造資金として財政融資資金302億円を、それぞれ要求している。

その他、国土交通省港湾局は港湾整備事業に国費3,381億円、また、海上保安庁は約1,836億円（航路標識整備事業約61億円を含む）をそれぞれ要求している。



## 国際会議レポート

# 1

### 部分風雨密ハッチカバーに係る隔離要件等が固まる —国際海事機関 (IMO) 第7回危険物・固体貨物およびコンテナ 小委員会 (DSC) の模様について—

IMO 第7回 DSC が平成14年9月23日から9月27日まで、ロンドンのIMO 本部において開催された。その主な審議内容は次のとおりである。

1. コンテナ船の部分風雨密ハッチカバーについて  
部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船に係る危険物の積み付け・隔離要件、復原性に関する要件および防火要件が明確でないとして、1997年よりIMOにおいてこれらの要件が検討されてきた。今次会合において当該積み付け・隔離要件案がまとめられ、関係小委員会でまとめられる復原性および防火関係の要件を合わせて1つのガイドラインとし、2004年に開催予定の第78回海上安全委員会 (MSC) において承認される方向となった。

同案では、風雨密ハッチカバーに係る積み付け・隔離要件に加え、部分風雨密ハッチカバー

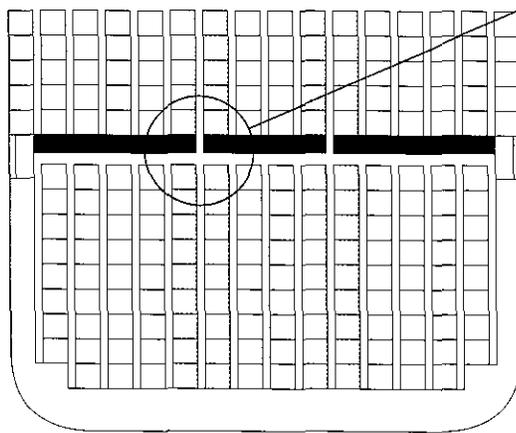
にあっては、液体危険物を収納したコンテナをハッチカバー上に積載する場合、当該ハッチカバー下の船倉が当該危険物に応じた防火要件を満たしていること、また、ハッチカバー間の隙間から一コンテナスペース以内の鉛直線上【図1 (編みかけ部分) 参照】については特別な制限が必要であることとされた。ただし、ハッチカバーに高さ50mm以上のガッターバー【図2および\*1参照】があれば、風雨密ハッチカバーに係る要件のみが適用されることとされた。

\*1 ガッターバー：(gutterbar) ハッチカバーの縁を高くするもの。ハッチカバー上のコンテナから液体危険物が流れ出たとしても、これにより船倉内への流れを食い止めることができる。

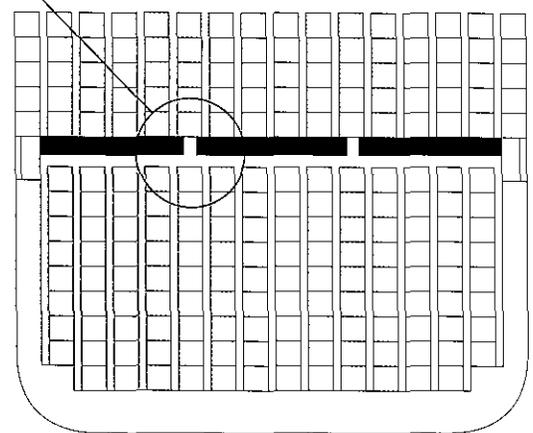
### 2. 貨物固縛マニュアルの見直し

貨物輸送ユニット (cargo transport unit: CTU) 内の貨物の固定が確実に行われるよう、貨物固

【図1】 コンテナ船の断面（コンテナ積載状態）

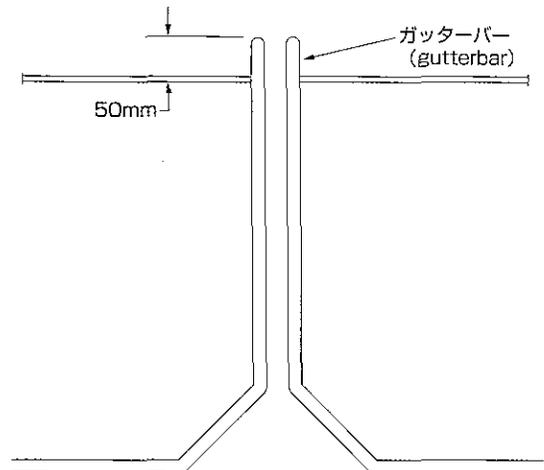


ハッチカバーの隙間



【図2】 ハッチカバー間の隙間断面図

縛マニュアルの見直しが提案された。しかしながら、ユニット内の貨物について船舶側に義務付けたとしても実効性がなく、むしろ、荷送人側に国際海事機関／国際労働機関／国連 欧州経済委員会による CTU 収納のためのガイドラインの遵守を高めることが重要とした。審議の結果、貨物固縛マニュアルの見直しは行わず、海上安全委員会がこの問題を今後どうするかについて決定するよう求めることとした。



## 2 アジア船員雇用者の声を世界に向けて発信 —アジア船員雇用者グループ準備会合について—

アジア船員雇用者グループの準備会合が、2002年9月6日に東京平河町の当協会において開催された。

今回の会合については、2002年5月開催のアジア船主フォーラム台北会合の共同宣言（本誌2002年6月号参照）に盛り込まれた「新たなアジア船員雇用者グループ」の具体化に向けて、グループ結成のために各船協の実務者レベルに

よる準備会合として開催したもので、韓国、シンガポール、香港、日本の各船主協会から、16名が参加した（資料1）。

本会合では、船員労務事情について現状を相互確認するとともに、グループの名称等について検討し、アジアの船員を取り巻く共通の話題や、これまで関与していなかった FOC 船\*における国際運輸労働者連盟 (ITF) の最低賃金（べ

ンチマーク) について、アジアの声をまとめ、影響力を持つことの必要性などの将来のグループの方向性について意見交換を行い、共同声明(資料2)を採択した。

同会合では、各国船主協会から率直かつ建設的な意見が積極的に出され、本問題の関心の高さがうかがえた。

なお、アジア船員雇用者グループの第1回会合が、シン

ガポール船主協会のホストの下、11月18日にシンガポールで開催されることとなった。



▲アジア船員雇用者グループ準備会合の出席者

\*FOC 船 (Flag of Convenience vessel) : 船の所有権や管理者が、掲げている旗の国とは別の国にある場合、その船は FOC 船 (便宜置籍船) と呼ばれる。登録税、固定資産税などの軽減や外国人船員を雇用して運航コストを下げることを目的に船主が保有する船舶をパナマ・リベリアなどの諸国に便宜的に置籍した船舶をいう。

【資料1】

出席者リスト

1. Hong Kong Shipowners' Association

Mr. Gilbert Feng Assistant Director Hong Kong Shipowner's Association

Mr. Erwin Van den Berge Fleet, Personal Coordinator Anglo-Eastern Crew Management, (HK) Ltd.

2. Korea Shipowners' Association

Mr. Taeg Gyu Lee Director Hyundai Merchant Marine

Mr. Jong Tae Kim Senior Manager Hanjin Shipping

Mr. Bongiee Joh Manager Korea Shipowners' Association

3. Singapore Shipping Association

Mr. Daniel Tan Executive Director Singapore Shipping Association

Mr. Chan Tuck Hoi Secretary Singapore Shipping Association

Mr. Chong Chee Eng Chairman Singapore Maritime Employers Federation

(General Manager SSC Ship Management Pte Ltd)

4. Japanese Shipowners' Association

杉浦 哲 日本郵船 企画グループグループ長代理

兵頭 康 商船三井 経営企画部副部長

新井 清和 川崎汽船 経営企画グループ課長

久田 裕 日本郵船 人事第二グループ長

頼成 功 商船三井 海務部副部長

井上 晃 日本船主協会 船員対策室長

井上 一規 日本船主協会 船員対策室副部長

宇野 克海 日本船主協会 船員対策室課長

## 【資料2】

2002年9月6日

### アジア船員雇用者グループ共同ステートメント（英文仮訳）

アジア船員雇用者グループの準備会合が、2002年9月6日東京において日本船主協会のホストの下で開催された。会合には、韓国、シンガポール、日本、香港の各船主協会から16名が出席し、アジアの船員を取りまく共通の問題や将来のグループの方向性について率直かつ建設的な意見交換が行われた。

本会合は、第11回アジア船主フォーラム（ASF）共同声明（2002年5月28日付け）に盛り込まれた「新たなアジア船員雇用者グループ」の具体化に向けての4船協の実務レベル（船員担当者）による準備会合が開催されたものである。

- （一） 会合では、船員雇用に関するお互いの船主協会の実情と見解が共有された。便宜置籍（FOC）船における国際運輸労連（ITF）の最低賃金（ベンチマーク）を一つの例として、これまで船員に関する国際的取り決めにアジアが関わっていなかったが、今後本グループがこれら（船員問題）の動きを注意深く見守り、アジアの声をまとめ、影響力を持つことの必要性及び、本グループの将来に向けての役割の重要性について意見の一致を見た。

なお、次回の会合は、シンガポール船主協会のホストの下2002年11月18日シンガポールにおいて開催される予定である。

## 内外情報

### 1 国際ルールとの整合性が焦点 —米国における海事保安対策の検討について—

- （一） 2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件以降、海事分野においても、船舶や港湾がテロ攻撃の対象とされることや、船舶がテロ攻撃の手段として利用されることを防止するため、IMO・WCO（World Customs Organisation：世界税関機関）・ILOで新たな国際ルールが検討されている。

一方、米国では、議会において海事保安法案の検討が進められるとともに、税関や入管当局が貨物や船員に関する保安対策の一部を実施するなど、独自の動きを強めており、国際的な動きとの整合性が懸念されている。

#### 1. Maritime and Port Security Bill（米国海事保安法案）

##### ① 上院法案

上院では、2001年7月に Hollings 議員によって既に海事保安強化に関する「Port and Maritime Security Act of 2001」(S1214、通称 Hollings 法案) が提案されていたことから、9月のテロ事件以降、同法案を軸に上院としての海事保安法案の検討が進められた。

法案検討過程では、Hollings 法案を補完するための様々な法案が提案されたが、その一つとして保安対策の不十分な外国港湾を

特定し、同港湾を經由（積荷役）する船舶は米国入港を拒否する法案（S 1587）が2001年10月に提案された。これに対して海運先進国の海運担当官で組織する CSG\*は、港湾の保安対策基準はIMO等で国際的に検討されるべきとして、S 1587導入に反対する Demarche（書簡）を米国国務省等に提出した。

2001年12月20日、Hollings 法案は S 1587等関連法案を統合し、船舶・貨物・船員・港湾等を網羅する総合的な海事保安法案となって上院を通過し、下院へ送付された。

（同法案の名称は下院送致時に「Maritime Transportation Antiterrorism Act of 2002」と修正）

上院法案に盛り込まれた主な項目は以下の通り。

- a) 国家海上安全委員会の設置
- b) 国内各港湾安全委員会の設置および各港湾における包括的安全計画の保持
- c) 各港湾における警戒区域へのアクセス制限、同区域に就労する労働者の履歴調査、緊急時の退避計画の立案
- d) 保安対策が不十分な外国港湾の特定及び同港湾を經由（積荷役）する船舶の入港拒否  
（CSG が導入反対を示した S 1587の内容が取り込まれたものの、保安対策の査定基準はIMO で定められるものを踏まえて作成するとしている）
- e) 米国港湾入港前の電子データによる貨客情報の提出の強化
- f) 米国発輸出貨物の港湾への搬入後24時間以内の税関への貨物情報提出
- g) 本船乗組員、乗客情報に関する報告形式の改善
- h) 保安対策財源の一環として特別入港税

の課徴を2006年まで延長

## ② 下院法案

下院でもテロ事件以降、独自の海事保安法案の検討が行われ、上院の Hollings 法案を参考とした法案がいくつか提案されたものの、2001年中に独自法案を取りまとめるには至らなかった。

2002年3月、超党派の海事保安法案として Young 議員が「Maritime Transportation Antiterrorism Act of 2002」（HR3983、通称 Young 法案）を提案、その後の修正・追加作業を経て6月に下院を通過した。

Hollings 法案がテロ対策を含む包括的な海事保安法案であるのに対し、Young 法案は海事分野におけるテロ対策に焦点をあてた内容となっている。

下院法案に盛り込まれた主な項目は以下の通り。

- a) 船舶におけるテロ抑止対策の作成と運輸省への提出
  - b) 港湾地区での運輸保安カードの導入および履歴信用調査
  - c) 海事テロ防止対策チームの結成
  - d) 保安対策が不十分な外国港湾の特定および同港湾を經由（積荷役）する船舶の入港拒否
  - e) 米国向けコンテナの船積み24時間以上前の貨物関係情報の運輸安全局への提出
  - f) 2003年6月30日を期限とした「テロ防止対策貨物システム」の開発・導入
  - g) 本船乗組員、乗客情報の電子データによる事前提出制度の強化
  - h) 米国就航船舶に対する2002年12月末までのAIS（自動船舶識別装置）搭載義務付け
- ## ③ 両院協議会
- 上下院それぞれが独自の海事保安法案を

提案したことから、両法案を一本化するための両院協議会が2002年6月末から開始された。

両院協議会での検討にあたり、CSGは米国防務省等に対し、IMO等でまとめられる国際的ルールと調和した法律とするよう求める Demarche を2002年7月に提出した。

また、世界主要定航船社約30社で構成する World Shipping Council (WSC) も、CSG同様、2002年7月に上下院の法案について国際的ルールとの整合性や実行上の観点からみた問題点を指摘する意見書を議会、政府関係者に提出した。

2002年9月末現在、統一海事保安法案は完成していない。

\* CSG (Consultative Shipping Group) : 先進国海運担当官会議

ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、オランダ、ベルギー、英国、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ギリシャ、ポルトガル及び日本の14カ国とEUの海運当局で構成されている。

(海事保安法案に対する Demarche は、上記メンバーのうちが11カ国とEU当局が参加)

## 2. Security Tax/Fee

両院協議会で、上院は各種保安対策の財源確保の一環として、米国向け船荷/船客に対する新税/課徴金創設を提案した。

同新税/課徴金は、コンテナ、車両、原油、ドライバルク等各種米国向け船荷の一定量(船客は1人当り)に応じ、荷主に課税/課徴するもので、上院提案の内容は公表されていないが、未確認情報によれば上院が提案している主な課税/課徴基準は以下の通りとなっている。

20フィートコンテナ (TEU 当り) : \$ 15/車両1台 : \$ 3/原油1トン : \$ 30/旅客1人 : \$ 4/ドライバルク1トン : \$ 2

本提案については、2002年9月末日現在両院

協議会で検討が続けられているが、費用負担を求められている荷主業界は強い反発を示し、新税/課徴金導入反対運動を展開している。

## 3. Department of Homeland Security (国土保安省)

2002年6月、ブッシュ大統領は、国土保安戦略の重要なステップとして現在複数の機関に分散している国土保安機能を統合し、「国土保安省」を創設することを提案した。

これを受け、下院では国土保安機能を有する国防総省、FBI (連邦捜査局)、関税庁、USCG (沿岸警備隊) 等の統合を提案した独自の国土保安省創設法案 (HR5005) を提出した。

一方、上院も2002年9月末現在独自の国土保安省創設法案を検討中であることから、上下院の法案が出揃ったところで、両院協議会で一本化の作業が行われると思われる。

## 4. Container Security Initiative (CSI)

毎年1,600万 TEU 分のコンテナ貨物が米国に輸入されているが、米国関税庁はコンテナ貨物積出港での安全検査の強化を目的に、米国向けコンテナ取扱量上位20港 (表参照) を主な対象とした CSI を2002年1月に考案した。

CSI は、米国と対象港湾を有する国との間で参加合意文書を交わし、米国が各港湾に派遣する関税庁職員と現地当局が連携して以下の対策を行うプログラムである。

- a) 危険度の高いコンテナの特定
  - b) 危険度が高いと特定されたコンテナの積出港での内容物検査
  - c) 迅速にコンテナ検査を行う技術の導入
  - d) 高機能で安全なコンテナの開発と導入
- 同プログラムには、米国と国境を接するカナダが最初に参加を決定し、その後2002年8月

でにオランダ(ロッテルダム港)、ベルギー(アントワープ港)、フランス(ル・アーブル港)、ドイツ(ハンブルク・ブレーマーハーフェン港)が参加している。アジアでは9月に入ってシンガポール、香港が参加を決め、わが国(東京・名古屋・神戸・横浜港)も9月26日に合意文書に署名した。

合意文書によると、CSIを6ヶ月間試験的に実施した後、本格実施に移るか否か、対象港を拡大するか否かについて改めて協議の上、決定することが定められているが、上記の対策の具体的内容については、試験期間中に検討する模様である。

米国が順調にCSIの対象範囲を拡大する一方、EUは「国単位での参加を求めるCSIはEUの地域共通政策を分断するものであり、また、参加港と非参加港の差別化に繋がるものである」として反発しており、CSGメンバー国の在米海運担当官で構成するCotton ClubもCSIはIMO等の国際機関における多国間の枠組みで検討するよう求めている。

#### 5. Cargo Manifest 情報提出に関する米国関税庁規則案

2002年8月、米国関税庁はCSIの補完を目的として、船社およびNVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier:非船舶運航業者)に対し、米国向け貨物および米国経由で輸送される貨物の船積み24時間前までのCargo Manifest 情報提出を義務付ける規則案を発表した。

同規則案は、コンテナ・自動車・バルク・液体等の全貨物を対象に、船積みの24時間前までに以下15項目の貨物情報の提出を米国関税庁に義務付けるもので、違反した場合は、揚荷許可の延期/差し止めおよび罰金(1件につき\$5,000~\$10,000)を課すことを定めている。

(情報提出が義務付けられる15項目)

- 1) 出港した外国の港。
- 2) Carrier Code (SCAC Code)。
- 3) 航海回数 (Voyage Number)。
- 4) 最初の米国寄港地への予定到着日。
- 5) B/L 番号と数量 (Master B/L もしくは House B/L)。
- 6) 米国行外国運送人が最初に貨物を受け取る港名。
- 7) 貨物の正確な説明 (貨物分類に関する HS コードを荷主から提供されている場合は同コード) と重量。シールされた貨物 (いわゆる FCL 貨物) については、荷主が申告した貨物説明と重量。FAK (Freight All Kinds)、general Cargo、STC (said to contain) 等の総称的説明は認められない。
- 8) B/L 記載の荷送人名と住所、あるいは ID 番号。
- 9) B/L 記載の荷受人名と住所、あるいは所有者の代表者名と住所、あるいは ID 番号。
- 10) 実際の積載数量と B/L 記載の数量が異なる場合の通知。
- 11) 船舶名、船籍、船舶番号。
- 12) 貨物の積み込みが行われた外国港名。
- 13) 危険性物質の表示。(Hazardous Material Indicator)
- 14) コンテナ番号 (コンテナ貨物の場合)
- 15) コンテナシール番号

同規則案については、2002年9月9日までパブリックコメントが募集されていたことから、船主団体ではICS、WSCが、その他の関係者では、日本機械輸出組合、日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会(JIFFA)がそれぞれ規則案の問題点を指摘するコメントを提出した。

また、Cotton Clubも規則案導入に懸念を表明するDemarcheを米国関税庁に提出した。

米国関税庁では、寄せられたコメントを分析した後、その後の対応を判断する意向を示しており、2002年9月末現在、同規則案の実施予定時期は未定である。

#### 〈米国関税庁規則案に対する ICS コメントの主要点〉

- 全ての貨物情報が整う船積み前に運送人に情報提出を課すことは、現状の貿易慣行を根底から再構築することを意味する。
- 規則案施行前に、実行性を検証するための試行期間を設けるべきである。
- 運送者が規則案に対応できるよう、米国向け貨物はこれまでより2～4日早めに運送者に預ける必要が出てくるため、生産者から最終消費者に至るまでの貿易関係者は、追加蔵置費用を負担することになる。この規制は「Just-in-Time」の物流と相反するものであり、経済効率を大きく後退させることになる。
- 複数の港で米国向け貨物および米国経由の貨物を船積みする場合は、その都度船積み24時間前に情報提出を行わなければならない、事務処理作業が著しく増加する。
- 貨物の中でも、特にバルク貨物は航海中に目的地が変更される場合がある。
- バルク貨物については、実際に積み込まれるまで正確な積載量はわからないことが多い。
- 貨物情報は運送人ではなく、貨物の買い手もしくは売り手から船積み決定前に収集する方が、情報の正確性が向上する上、関税庁の情報分析の時間も充分確保でき、また、物流効率上も有効と思われる。

#### 6. C-TPAT (Customs-Partnership Against Terrorism)

米国への輸入貨物についての保安対策を民間

と連携して徹底することを目的に、米国関税庁は輸入貿易関係者（輸入業者、運送業者、仲立業者、倉庫業者、製造業者）を対象とした Customs-Partnership Against Terrorism (C-TPAT) を2002年4月に発表した。

C-TPATは、輸入貿易関係者がそれぞれ担当する業務範囲での保安対策の徹底および向上に関する協定を米国関税庁と締結するプログラムで、C-TPAT参加者については、通関関連手続きが一部軽減される等の優遇措置が与えられることになっている。(協定内容に違反した場合は、同優遇措置を取り上げられる)

C-TPATは2002年4月にまず輸入業者の参加申請受け付けが始まり、7月中旬からは船社等の運送業者の申請受付が始まった。但し、本プログラムへの参加はあくまで各業者の自由意志とされている。

#### 〈C-TPAT 参加手続き〉

- ① 参加希望業者は、米国税関との協定に署名の上、2通を税関に提出。
- ② 協定を提出した業者は「Supply Chain Security Profile Questionnaire」(業者の保安対策に関する質問状)の回答を協定提出後、60日以内に税関に提出。
- ③ 同 Questionnaire 回答内容を関税庁が確認した後、同関税庁が署名した協定が当該業者に返送され、手続き終了。

#### 7. Security Guards 問題

米国 Local Immigration & Naturalization Services (INS: 入国帰化局) は、船員の米国への違法な上陸を防止するため、インド・フィリピン・パキスタン等の国籍の船員が乗船する船舶に対し、着岸時の「Security Guards」(武装警備隊) 配置と配置費用の本船負担を義務付ける措置を

2002年6月頃から一部の港湾で実施した。

こうしたINSの措置に対し、BIMCO(ボルチック国際海運協議会)は、ICS・ISF・INTERCARGO(国際乾貨物船主協会)、INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)と連名で、同措置に抗議する意見書をINSに提出した。

同意見書では、不透明な措置で特定国籍の船員が船外外出(上陸)を禁じられていることに抗議するとともに、コスト負担を本船に義務付けることの不当性について指摘している。

上記のような米国の動きや関係国際機関の海事保安対策の検討に対し、当協会は、関係委員会・幹事会が連携して検討の進捗状況を把握し、必要に応じ当協会の意見反映を図るとともに、本件に関する基本的な考え方を資料の通り取り纏めた。

当協会としては、引き続き各方面の動向を注視し、海運業界の意見が適切に反映されるよう図っていくこととしている。

表 米国CSIの対象とされている米国向けコンテナ貨物取扱量世界上位20港

CSI*	順位	港名**	CSI*	順位	港名
○	1	香港	○	11	アントワープ(ベルギー)
	2	上海(中国)	○	12	名古屋(日本)
○	3	シンガポール	○	13	ル・アーブル(仏)
	4	高雄(台湾)	○	14	ハンブルク(独)
○	5	ロッテルダム(蘭)		15	ラ・スペツィア(伊)
	6	釜山(韓国)		16	フェリックスストゥ(英)
○	7	ブレーマーハーフェン(独)		17	アルヘシラス(スペイン)
○	8	東京(日本)	○	18	神戸(日本)
○	9	ジェノバ(伊)	○	19	横浜(日本)
	10	塩田(中国)		20	ラムチャバン(タイ)

\* 2002年9月末日までにCSI参加を決めた港

\*\* ( )内は国名

【資料】

2002年9月13日

日本船主協会

海事保安問題について

- 米国CSIを始めとする各種海事セキュリティ強化策については、海運業界としても可能な限り協力する必要があると考えているが、対策の検討・実施にあたっては次の点に充分配慮すべきである。
  - (1) 円滑かつ効率的な物流の促進に寄与するものであること。
  - (2) 海運業界のみに追加のコスト負担を課すものでないこと。
- これら対策には国際的整合性が重要であり、その運用に国毎の差異のないよう、国際機関や各国間における連携と情報の共有を徹底し、世界共通の制度として確立されることが必要である。そのためには、政府間による各種協議の内容が積極的に公開され、議論の透明性が確保される必要がある。
- 今後、対策の実現性や実効性などをはじめ様々な問題が発生するものと予想されるので、対策の検討・実施に際しては、海運業界など民間関係者との協議が随時開催され、民間の意見を的確に反映する仕組みが必要である。

以上

## 2

# 「被疑者を速やかに上陸させるための措置」など 7項目を要望

—「TAJIMA」号事件に関する要望書を関係先に提出—

当協会（会長 崎長保英）は、「TAJIMA」号事件に関連し、外国籍船上で発生した犯罪への対応として10月4日に「被疑者を速やかに上陸させるための措置」の実現など7項目について森山法務大臣をはじめとする各関係大臣に要望を行った。【資料1参照】

2002年4月7日に発生した「TAJIMA号事件」で浮き彫りになった諸問題について、当協会は、業界としての対応が必要であることから、問題点を整理し今後の対応策を取りまとめるため、総務委員長（委員長：草刈隆郎日本郵船社長）の下に「外国籍船上での犯罪等タスクフォース」を設置し、検討を行い8月6日に報告書を取りまとめた【本誌2002年6月号、7月号および8月号参照】。

この報告書のなかで「TAJIMA号」事件への今後の対策については、①緊急要望項目と中長期的な課題などを整理して関係行政機関への要請等を行うこと、②船内犯罪等防止に関しては、ガイドラインを策定し会員に周知して参考にする、などを内容とし、順次実行に移すこととしていた。

### 【資料1】

法務大臣 森 山 真 弓 殿

### 外国籍船上での犯罪等への適切な対応について（要望）

貴職におかれましては、時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。また、平素は当協会の運営に格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

今回、関係省庁宛へ要請した要望事項は、具体的には以下の7点である。

- (1) 被疑者を速やかに上陸させるための措置（法務省）
- (2) 被疑者上陸までの間、わが国当局による被疑者の拘束・監視（海上保安庁・法務省）
- (3) 刑法の改正等関係国内法令整備（法務省）
- (4) 関係国との犯罪人引渡し条約の早期締結（外務省・法務省）
- (5) 航空における東京条約のような、到着地国が一定期間被疑者を拘束できる条約等の整備とわが国による批准（国土交通省、外務省他）
- (6) フィリピン等船員供給国に対する国内法整備の働きかけ（外務省、国土交通省）
- (7) パナマ等船籍国に対する手続きの迅速化の働きかけ（外務省、国土交通省）

また、フィリピン大使宛には“自国人国外犯処罰に関する比国内法の整備”を、パナマ大使宛には、“同様事件発生の場合に迅速かつ的確な措置が講じられるよう体制の整備をあらかじめ講じておいて欲しいこと”を併行して要望している。【資料2、3参照】

船主総第153号

平成14年10月4日

社団法人 日本船主協会

会長 崎長 保英

さて、ご承知のとおり、本年4月7日、台湾沖公海上を航行中の当協会会員共栄タンカー株式会社が管理するパナマ籍大型原油タンカー「TAJIMA」の船上にて日本人二等航海士が同乗のフィリピン人2名に殺害されるという極めて痛ましくかつ残念な事件が発生しました。

事件発生後、本船は4月12日に姫路港に入港しましたが、本事件が、「公海上」の「外国籍船」（パナマ籍船）上における「外国人」（フィリピン人）による事件であったために、わが国には刑事管轄権がなく、被疑者2名は、唯一管轄権を有するパナマ国政府からの仮拘禁の請求により下船した5月15日まで1ヶ月以上にわたり本船内に留め置かれ、その間、本船船長の指揮下、民間人である本船乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となりました。

当協会は本船が姫路港に到着後、被疑者および本船乗組員の心身両面の健康状態に重大な影響が及ぶことを憂慮し、法務大臣殿に対しパナマからの仮拘禁等の要請を待たずに被疑者を速やかに上陸させるなどの措置を求めましたが、わが国現行法制上は困難であるとして当該措置は認められませんでした。今後同様の事件が起きる可能性もあることから、かかる事件に適切に対応できるよう法の運用や整備を図る必要があると考えます。

つきましては、パナマ籍などの外国籍船が既にわが国のみならず世界の基幹船隊になっている実情を踏まえ、公海上の外国籍船内で外国人による犯罪が発生した場合にも迅速かつ的確な措置が講じられ、TAJIMA事件のような異常な事態を招来することのないよう、下記に掲げるような、立法措置を含む適切な措置を取っていただきたく強く要望いたします。

（同文宛先：外務大臣 川口順子殿、国土交通大臣 扇千景殿、海上保安庁長官 深谷憲一殿）

#### 記

##### 1. 被疑者を速やかに上陸させるための措置（法務省）

TAJIMA事件では被疑者を長期間にわたり船内に留め置く異常な事態となった。被疑者を速やかに上陸させられるよう、現行法の運用や法制の整備等を図っていただきたい。

##### 2. 被疑者上陸までの間、わが国当局による被疑者の拘束・監視（海上保安庁・法務省）

TAJIMA事件では民間人が、わが国領海内において被疑者を長期間船内に拘束・監視するという常識では考えられない状況を続けさせられた。民間人ではなく然るべき当局が対応するよう、現行法の運用や法制の整備等を図っていただきたい。

##### 3. 刑法の改正等関係国内法令整備（法務省）

TAJIMA事件は日本人が殺害された事件でありながら、公海上の外国籍船上で発生したことにより、刑法の適用がなくわが国に刑事管轄権がない。自国民保護のため、所要の法整備を行っていただきたい（戦前の刑法には規定あり）。

##### 4. 関係国との犯罪人引渡し条約の早期締結（外務省・法務省）

同様の事例に速やかに対処できるよう、関係国との間で条約の早期締結を図っていただきたい。

##### 5. 航空における東京条約のような、到着地国が一定期間被疑者を拘束できる条約等の整備とわが国による批准（国土交通省、外務省 他）

航空の場合と同様に、被疑者を一定期間陸上に拘束できるような条約をIMOなどを通じて整備するとともに、条約成立後、すみやかに批准していただきたい。

6. フィリピン等船員供給国に対する国内法整備の働きかけ（外務省、国土交通省）

日本商船隊にはフィリピン人船員が多数配乗されているがフィリピンには国外犯を処罰する規定がない。船員配乗の実態を踏まえ、フィリピン等主要船員供給国に対し自国人国外犯処罰に関する国内法の整備について働きかけていただきたい。(本件については当協会からもフィリピン当局に対し直接働きかけることとしている。)

7. パナマ等船籍国に対する手続きの迅速化の働きかけ（外務省、国土交通省）

TAJIMA 事件では、パナマにおける手続きに多大の時間を要した。国内法制等が整備されるまでの間は、パナマ等関係国の手続きの迅速化が極めて重要となるので、その是正について働きかけいただきたい。(本件については当協会からもパナマ当局に対し直接働きかけることとしている。)

以上

【資料 2】

船主総第158号

平成14年10月4日

フィリピン共和国特命全権大使

ドミンゴ エル シアゾン Jr 殿

社団法人 日本船主協会

会長 崎長 保英

外国籍船上での犯罪等への適切な対応について（要望）

貴職におかれましては、時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、ご承知のとおり、本年4月7日、台湾沖公海上を航行中の当協会会員共栄タンカー株式会社が管理するパナマ籍大型原油タンカー「TAJIMA」の船上にて日本人二等航海士が同乗のフィリピン人2名に殺害されるという極めて痛ましくかつ残念な事件が発生しました。

事件発生後、本船は4月12日に姫路港に入港しましたが、本事件が、「公海上」の「外国籍船」（パナマ籍船）上における「外国人」（フィリピン人）による事件であったために、わが国には刑事管轄権がなく、また、貴国には国外犯を処罰する法制がなく、被疑者2名は、唯一管轄権を有するパナマ国政府からの仮拘禁の請求により下船した5月15日まで1ヶ月以上にわたり本船内に留め置かれ、その間、本船船長の指揮下、民間人である本船乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となりました。

当協会は本船が姫路港に到着後、被疑者および本船乗組員の心身両面の健康状態に重大な影響が及ぶことを憂慮し、わが国法務大臣に対しパナマからの仮拘禁等の要請を待たずに被疑者を速やかに上陸させるなどの措置を求めましたが、わが国現行法制上は困難であるとして当該措置は認められませんでした。

今後同様の事件が起きる可能性もあることから、かかる事件に適切に対応できるよう、当協会は、わが国関係省庁に対し所要の法の運用や整備を求めるとともに、主要船籍国であるパナマに対し手続きの迅速化等を求めていくこととしております。

一方、わが国国内法制整備は相当の時間がかかることが予想され、また、パナマ国における手続きの迅速化にも限界があると思われます。

つきましては、貴国人船員がわが国商船隊に多数配乗されている実情を踏まえ、不幸にも今回と同様に貴国人船員が加害者となる事件が発生した場合に、貴国が当該貴国人船員を処罰できるような法制を整備していただきたく強く要望いたします。 以 上

【資料3】

船主総第157号

平成14年10月4日

パナマ共和国特命全権大使

ラウル アダメス 殿

社団法人 日本船主協会

会長 崎長 保英

外国籍船上での犯罪等への適切な対応について（要望）

貴職におかれましては、時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、ご承知のとおり、本年4月7日、台湾沖公海上を航行中の当協会会員共栄タンカー株式会社管理するパナマ籍大型原油タンカー「TAJIMA」の船上にて日本人二等航海士が同乗のフィリピン人2名に殺害されるという極めて痛ましくかつ残念な事件が発生しました。

事件発生後、本船は4月12日に姫路港に入港しましたが、本事件が、「公海上」の「外国籍船」（パナマ籍船）上における「外国人」（フィリピン人）による事件であったために、わが国には刑事管轄権がなく、被疑者2名は、唯一管轄権を有する貴国政府からの仮拘禁の請求により下船した5月15日まで1ヶ月以上にわたり本船内に留め置かれ、その間、本船船長の指揮下、民間人である本船乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となりました。

当協会は本船が姫路港に到着後、被疑者および本船乗組員の心身両面の健康状態に重大な影響が及ぶことを憂慮し、わが国法務大臣に対しパナマからの仮拘禁等の要請を待たずに被疑者を速やかに上陸させるなどの措置を求めましたが、わが国現行法制上は困難であるとして当該措置は認められませんでした。

今後同様の事件が起きる可能性もあることから、かかる事件に適切に対応できるよう、当協会は、わが国関係省庁に対し所要の法の運用や整備を求めるとともに、主要船員供給国であるフィリピンに対し関係国内法の整備を求めていくこととしております。

一方、わが国国内法制整備やフィリピンの国内法整備には実現されとしても相当の時間がかかると思われます。

つきましては、貴国籍船がわが国商船隊の太宗を占めている実情を踏まえ、今回と同様の事件が発生した場合には迅速かつ的確な措置が講じられるよう、必要かつ適切な体制の整備や措置をあらかじめ講じておいていただきたく強く要望いたします。 以 上

# 3 海賊事件の発生件数は過去最高

—2002年上半期 IMB 海賊レポートから—

国際商業会議所 (International Chamber of Commerce = ICC) の下部組織である国際海事局 (International Maritime Bureau = IMB) の海賊情報センター (クアラランプール) は、2002年上半期に同センターに連絡のあった海賊事件 (未遂事件も含む) の報告書を発行した。

それによると、2002年上半期の報告件数は171件で、上半期の件数としては統計開始以来過去最高を記録した。地域別に見ると、東南アジアで68件 (40%、うちインドネシアで44件) 発生し、依然として世界で最も海賊事件の多い海域となっているが、アフリカにおいても48件 (28%) 発生し、その比率は年々増加している。

事件の様相を見ると、ハイジャック事件が年々増加傾向にあり、2002年上半期においてすでに14件が報告されている。この多くは東南アジアで発生しており、「ハン・ウェイ」号事件 (下記(1)参照) をはじめ10件が発生している。

日本関係船舶については9件が報告されており、シンガポール海峡において日本船社が所有する浚渫船が航行中に未確認船舶から発砲を受けるといふ事件も発生している。

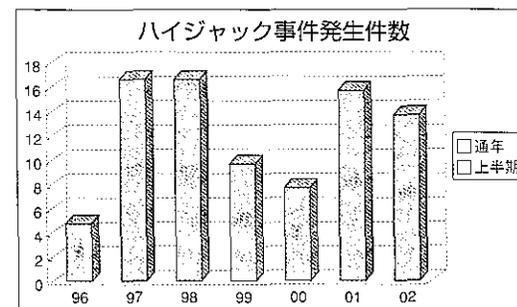
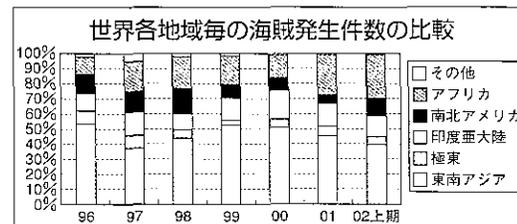
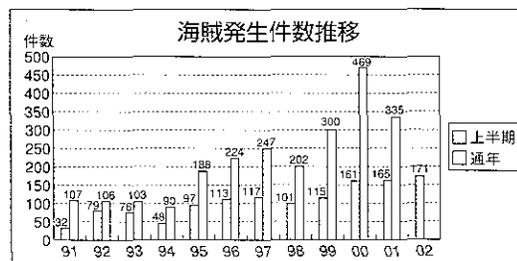
関係各社におかれましては、政府等関係機関に対し防止対策の強化を要請するためにも、今後とも事件の通報を励行されますようお願いいたします。

### [主な事件の概要]

- (1) 3月15日、1950トンの燃料油を積み、ヤンゴン (ミャンマー) に向けシンガポールを出港したベリーズ籍タンカー「ハン・ウェイ」号 (2,890トン) が、出港2日後にタイ・プー

ケット沖で何者かにより乗っ取られた。2ヵ月後、同船に酷似した船がバンコク南東沖のシー・チャン島付近に錨泊しているのが発見された。船名が変えられ、ホンジュラスの旗を掲げ、船体の色が塗り替えられていたが、備品や造船所プレート等より「ハン・ウェイ」号であることが確認された。積載貨物は抜き取られていた。同号の乗組員13人は小型ボートへ移乗させられ、漂流中のところ、インドネシア・アチェにて救助されている。

- (2) 6月15日、2万トンの塩化カリウムを積載



した船舶が、スエズ運河を通過し、機関修理のためソマリア北方海域で停船中、13人の武装集団が乗船、占拠された。要求の身代金が支払われ、7月3日、船舶および23人の乗組員は解放された。その間、ドイツ艦船がソマリア領海外で待機していた。また、この事件と同時期にソマリア沿岸で2件の同様の海賊事件が発生している。

(3) 6月1日、マレーシアの漁船が操業中にハイジャックされ、船体および5名の乗組員が連れ去られた。本件はマレーシア海上警察が捜査中であるが、彼らの居場所および安否は未だ不明である。付近で操業していた僚船の乗組員によると、数名の海賊が乗り込み、漁船の魚網を切り、連れ去ったとしている。

## 4 外航船舶からのCO<sub>2</sub>排出量は横ばい

—日本経団連・環境自主行動計画第5回フォローアップについて—

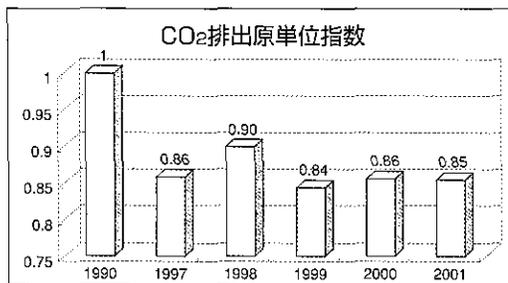
わが国は、気候変動枠組み条約の京都議定書の批准を6月4日に閣議決定した。これが発効すると、先進国は温室効果ガスの排出量を、2008年から2012年までの間を平均して1990年の水準より少なくとも5%削減することが求められることとなる。わが国の場合は同様の比較で6%の削減が課せられる。

日本経団連では、1997年より各業界の環境自主行動計画を取りまとめ、環境対策の推進を促している。具体的には2010年度の産業・エネルギー転換部門からのCO<sub>2</sub>排出量を1990年度レベル以下に抑制するとの目標をたて、国内外へ産業界の努力をアピールしている。当協会としても、「海運」という輸送モードが今後のCO<sub>2</sub>排出削減において主体的役割を担うことが期待されており、環境問題への前向きな取り組みが必要であるとの判断から、日本経団連の取組みに参画している。そこで環境自主行動計画に2010年度の輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を1990年度より10%削減するとの目標を盛り込んだ。

当協会は、この環境自主行動計画のフォローアップとして、会員会社が運航する外航船舶からのCO<sub>2</sub>排出量について実態を調査したうえで、当該計画の見直しを行った（資料参照）2001年

度に消費した燃料油量と輸送した貨物量について調査した結果、輸送貨物量1トン当たりのCO<sub>2</sub>排出量（燃料消費量）については、下図のとおり前年度とほぼ同程度であり、1990年度との比較では約15%の減少となった。

なお、国際海運の温室効果ガス排出削減の取り組みについては、気候変動枠組み条約の枠組みとは別に国際海事機関（IMO）において検討されており、IMOは、来年（2003年）秋に開催される総会において、本問題への取組みに関する方針を決議することとしている。



注) 排出原単位は、輸送貨物1トン当たりのCO<sub>2</sub>排出量で、1990年度を1としている。

## 【資料】

### 環境保全に関する自主的行動計画

#### (第5回フォローアップ)

外航海運は全世界を活動領域とし、また、国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みは、原則としてすべての海域、港域および船舶に対して同一の基準が適用される必要がある。そのため、1997年12月のCOP3\*では、外航海運に係る船舶からのCO<sub>2</sub>等地球温暖化ガスの排出抑制策に関しては国際海事機関(IMO)を通して検討していくことが合意されている。IMOでは、船舶からの温室効果ガス排出に関する実態調査を行い、2003年に開催される総会において地球温暖化問題への取り組みに関する方針を決済すべく検討を進めている。

当協会は、1996年11月に自主行動計画を策定、さらに2001年1月に環境憲章を策定するなど、環境保全対策を着実に推進してきている。IMOにおける国際的な地球温暖化ガス排出抑制策は未だ検討中であるが、自主的対策を継続して推進していく。

なお、内航海運については、国内において別途取り組みがなされているところから、本計画は外航海運のみを対象とした。

\*COP3(国連気候変動枠組条約第3回締約国会議)：同会議は京都で1997年12月に開催し、気候変動枠組条約の京都議定書を採択した。

## 1. 地球温暖化対策

### (1) 船舶からの排出抑制対策

#### ① 二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)

船舶機関は重油を使用しているため、CO<sub>2</sub>の排出は避けられない。しかしながら、年々増加する輸送需要に応える一方で、燃費効率の優れた輸送モードとしてモーダルシフト施策の重要な役割を担っていくことは海運の社会的責務である。そこで海運業界としては、エネルギー消費の効率性の観点から、輸送単位当たりの燃料消費量の削減を目標に取り組んでいく。

船舶の燃費改善への取り組みは、オイルショックの勃発した1970年代から1990年代にかけて目覚ましい成果を挙げてきていることから、今後の技術革新に同様の期待をかけるには無理があろう。そこで、以下の施策を推進することにより、2010年における1990年に対する輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を約10%削減していくことを目標とする。

〈具体的対策〉

- エネルギー効率の改善された新造船への代替、省エネ設備の採用等
- 最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用
- 船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底
- 推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた取り組み
- 輸送効率向上のための最適船型

#### ② 代替フロン(HFC等)

CO<sub>2</sub>以上に地球温暖化への影響の大きい代替フロンは、船舶においては冷房等の空調機器、食糧貯蔵庫およびリーファーコンテナ等に利用されている。今後、地球温暖化への影響の少ない冷



## タンカー部会の活動について (日本タンカー協会の業務受け入れ後の活動)

日本タンカー協会が本年6月末を以って解散し、7月1日からその業務の一部を当協会のタンカー部会が所掌しています。同協会の業務受け入れ後のタンカー部会運営については、これまでの下部組織として機能してきたタンカー幹事会を「タンカー業務幹事会」に改称するとともに新たに「タンカー安全技術幹事会」を設置し、活動しています。

両幹事会は設置後に会合を開催し、同協会の業務受け入れ後の活動については、次のとおり取組むこととなっています。

### ① タンカー業務幹事会の活動について

所掌事項：タンカーに係わる諸施策に関する事項

港湾問題に関する情報交換

この他、ワールドスケールに関する調査や海運関係法ならびに保険の研究等についても今後の検討課題とすることとした。

開催頻度：年4回（四半期毎に1回）以上定期的で開催することとし、特に審議を要する事案等がある場合は必要に応じて適宜開催することとする。

### ② タンカー安全技術幹事会の活動について

所掌事項：タンカーの安全対策にかかわる諸施策に関する事項

タンカーの安全運航、荷役、港湾事情等に関する情報交換

開催頻度：毎月1回定期的で開催することとする。

## タンカー部会

### タンカー業務幹事会

幹事長 商船三井 油送船部原油船運航グループリーダー 島田 達彦

幹事 (会社)

第一中央汽船、出光タンカー、飯野海運、川崎汽船、共榮タンカー、日本郵船、日正汽船、三光汽船、新日本石油タンカー、新和海運、昭和シェル船舶、太平洋海運、雄洋海運

### タンカー安全技術幹事会

幹事長 川崎汽船安全運航グループタンカー海技チーム長 齋藤 寿一

幹事 (会社)

第一中央汽船、出光タンカー、飯野海運、川崎汽船、国際エネルギー輸送、共榮タンカー、明治海運、日本郵船、日正汽船、三光汽船、新日本石油タンカー、新和海運、商船三井、昭和シェル船舶、太平洋海運、雄洋海運



## Kobe 便り

現在、神戸市では「スーパー中枢港」の指定並びに「神戸経済特区」の実現に向けて精力的に取り組んでいます。今回はこれらの問題についてご報告申し上げます。

### 1. スーパー中枢港

神戸市では神戸港の関係26団体で組織する神戸港利用促進協議会において、神戸港のスーパー中枢港指定に向け、官民一体となって取り組んでいくこととされ、取り組みの内容は次の通りです。

#### (1) 連続バースのメガターミナルにおける、港湾荷役体制の共同化への取り組み

現状では、各ターミナルオペレーターがそれぞれのシステムで運営しているが、これを共同化し、効率的な運営とトータルコストの削減を目指す。このため、共同化について利用促進協議会でワーキンググループを立ち上げ討議する。

#### (2) 物流リードタイムの短縮のための手続きの簡素化・迅速化への取り組み

物流リードタイムの短縮のために、どうすれば神戸港でのリードタイムの短縮が図れるのか、また現状で何が障害となってデリバリーまでの時間がかかっているのかについての問題点抽出のためのワーキンググループを立ち上げ討議する。

#### (3) 国に対しての要望活動

(1)、(2)のワーキンググループでの検討作業と並行して、神戸港の業界全体の総意として、スーパー中枢港指定に向けた取り組みを、国に対して説明し、指定を受けるべく要望活動を行う。

### 2. 神戸経済特区

本年5月1日に設置された神戸経済特区研究会の提言がまとまり、7月3日に新野幸次郎会長より市長に報告があった。その内容のうち海運業界に特に関心のある「国際みなと経済特区」を中心に見てみますと次のとおりであります。

#### 1 提言の柱

##### (1) 神戸経済特区～21世紀の「知の居留地」～の提言

今回の神戸経済特区の提案は、神戸の強み、すなわち、豊かな人材、多様な生活文化、国際性、港をはじめとする優れた交通アクセス等を土台に、大震災で得た人と人とのつながりの大切さなど貴重な経験も踏まえ、新たな知識を生み出す人が生き、交流する価値創造の舞台をつくる提案であり、いわば21世紀の「知の居留地」を創る試みである。

##### (2) 2つの神戸経済特区

###### ① 「先端医療産業特区」

世界最先端のライフサイエンスの研究を展開する、わが国初のスーパークラスターの形成を目指した神戸医療産業都市構想を加速する。

###### ② 「国際みなと経済特区」

神戸のアイデンティティーである港を再生して賑わいのある港を新生する。

#### 2 特区の内容

##### (1) 先端医療産業特区

—省 略—

##### (2) 国際みなと経済特区

###### ① 目標

- ・ロジスティックハブ拠点を形成する
- ・総合静脈物流拠点（リサイクルポート）を

- 整備する
- 国際経済拠点を構築する
- ② 対象地域

- ③ ポートアイランド・六甲アイランド及び  
周辺神戸港区域・三宮など都心区域
- ④ 要望事項

区 分	項 目
1. ロジスティックス ハブ拠点（神戸港域を含む）の形成	① 港に係るトータルコストの削減 ② 通関処理などの迅速化 ③ 総合保税地域制度の拡充 ④ 土地利用の弾力化 ⑤ 行政サービスを含めた24時間365日化の実現
2. 総合静脈物流拠点 （リサイクルポート）の 整備	① リサイクルポート指定による支援策の強化 ② エコタウン事業に係る補助制度の要件の緩和 ③ 廃棄物処理法上の許可手続きの合理化 ④ 民活法適用要件の緩和 ⑤ リサイクル技術に係る開発費助成制度の拡充
3. 国際経済拠点の構築	① 外国人弁護士及び公認会計士に関する規制の緩和 ② 外国人に対する在留資格などの要件の緩和 ③ 留学人員の起業・就業に係る施設整備などへの円借款の国内適用 ④ 外国人ビジネスマンなどの日本での生活を支援するライフサポートセンター（仮称）の配置 ⑤ 労働者派遣業務規制などの緩和
4. 関連企業の集積 （ロジスティックハブ拠 点・総合静脈物流拠点・ 国際経済拠点）	① FAZ 法の優遇措置に関する適用条件の緩和 ② 法人税の軽減 ③ バイオベンチャーなどへのリスクマネー供給のためのインセンティブとしての創業促進税制の強化 ④ 政府系関連融資などの拡充 ⑤ 立地促進など各種施策の充実

\*集積を図る産業・施設

- ① 日本及びアジアの物流拠点となる企業
- ② 自動車・建設機械などのリユース・リサイクル関連企業及びリサイクル技術に関する研究開発企業
- ③ 外国・外資系企業及び外国・外資系企業向けサポート企業
- ④ 医療関連産業
- ⑤ 情報通信産業
- ⑥ 新素材・新製造技術産業
- ⑦ 生活文化（ファッション）産業
- ⑧ 集客・観光産業

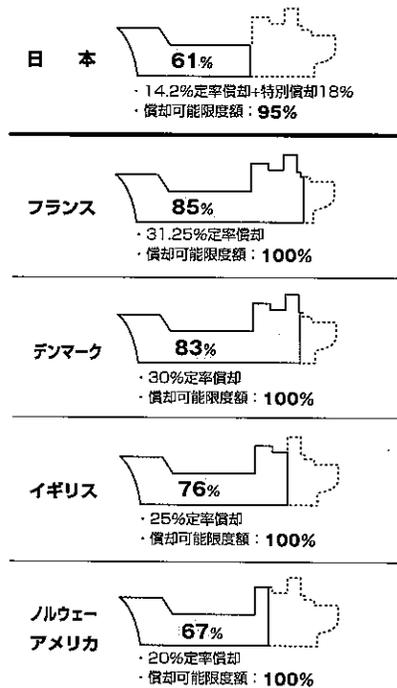
（阪神地区事務局長 谷口一朗）

# 海運税制の充実・改善について

## 【海運税制キャンペーン】

### 諸外国の償却制度

取得後5年間の償却可能範囲と償却制度の概要



諸外国の償却制度は、わが国の特別償却制度より有利である。

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業です。しかし、世界の主要海運国の中で、日本の海運会社は非常に重い税負担を強いられています。

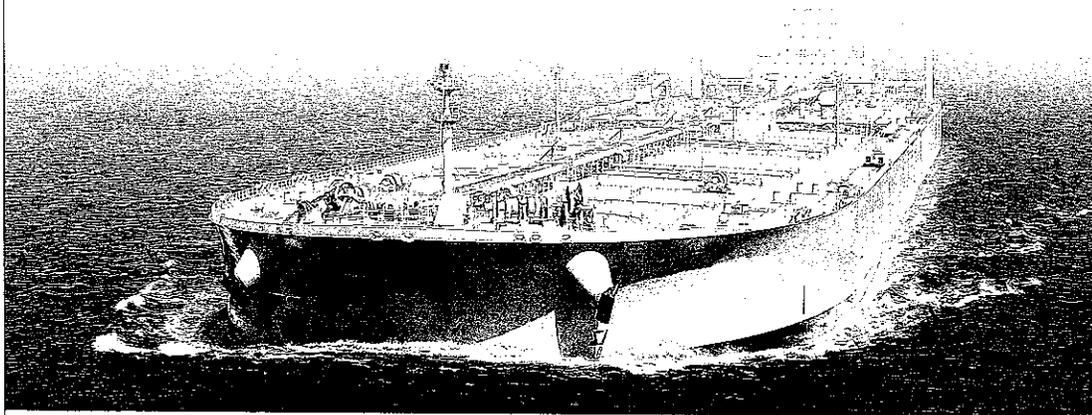
例えば船舶の減価償却制度一つ取っても、先進海運国では、ほぼ100%の償却が可能なのに、わが国は95%しか償却できません。さらに、取得後5年間の償却可能額は、わが国の場合、租税特別措置による特別償却を含めても、低い水準にとどまっています。

さらに、主要海運国では、外航船舶には固定資産税を課していません。また、船員の所得税・社会保険料についても、減免措置を講じています。

日本商船隊の国際競争力を確保するためには、償却制度の改善など諸外国並みに税制の充実・改善をする必要があります。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

## 日本の経済を支える海運には、 税制の充実・改善が必要です。



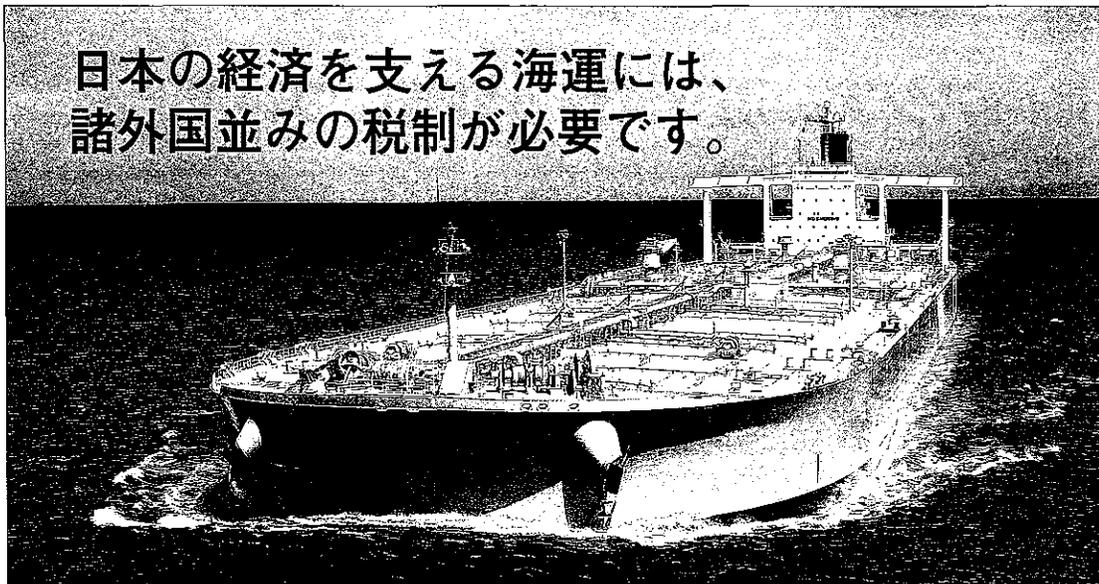
—— 船が支える日本の暮らし ——  
社団法人 日本船主協会  
<http://www.jsanet.or.jp/>

当協会では、わが国の海運税制の充実・改善を関係方面に訴えるため『船舶の特別償却制度(左)』と『トン数標準税制(右)』について記事広告を9月から10月の2ヶ月間にわたり各種雑誌に掲載しました。

記事広告の掲載誌は、週刊エコノミスト(9/17、10/1号)、週刊ダイヤモンド(9/14、9/24号)、東洋経済(9/14、9/28号)、新潮45(10、11月号)、月刊現代(10、11月号)、正論(10、11月号)、国土交通(6月号から毎月掲載)、本誌(毎月掲載)です。

また、当協会のホームページ(<http://www.jsanet.or.jp/>)でも同様の広告を掲載するとともに、「海運税制に関するご意見コーナー」を設け、本キャンペーンについてのご意見・ご感想を募集しています。

## 日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制により、海運業所得に対し大幅な減税を行っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に減税されています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

### トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、アイルランド
準備中	米国、フランス、韓国など



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会  
<http://www.jsanet.or.jp/>

# 近海コーナー

## 東南アジアの港湾に係る調査について

当協会は昨年実施した近海・内航各社のトップ層へのヒアリング調査結果を踏まえ、第三者機関である機軸総合研究所（旧社名：長銀総合研究所）に「東南アジアの港湾」および「海上モーダルシフト」に関する調査を委託し、このほど、取りまとまりました。

今月号では、「東南アジアの港湾に係る調査」報告書のなかの中国港湾について記述されている部分（抜粋）を紹介します。

### — 東南アジアの港湾に係る調査のポイント —

1. 中国・東南アジア域内の依存関係が深まる国際貿易
  - ・最近10年間における世界の貿易面の特徴は、(1)米国向け輸出の増加、(2)中国との依存度の上昇、(3)中国・東南アジア域内の依存関係の深化、に要約される。
  - ・ただし(3)に関して、我が国向けの東南アジア・中国各国の輸出比率は我が国の経済停滞もあって中国以外上昇していない。
2. コンテナの世界でも中国・東南アジアの港が急成長
  - ・世界のコンテナ取扱港湾上位5港を中国・東南アジア港湾が占める。取扱の伸び率では、2005年を目前に大・小羊山コンテナターミナル（大水深コンテナターミナル）の整備を進める上海港や、香港の機能の一部移転が進む深圳港等中国港湾が注目される。
  - ・中国のコンテナ港湾には香港やシンガポールをはじめ世界の大手ターミナルオペレーターの進出が進む。
3. 高成長を背景に変わりつつある中国の港
  - ・1978年の改革・開放政策以降、2桁に近い成長率を続ける中国経済は、南北の経済成長の格差、人民元の長期的な為替の低下やWTO加盟後の関税率の引き下げに伴う農業への影響等不安定要素は抱えながら、目覚ましい経済発展は港湾整備にも影響を与えている。
  - ・今回、大連、秦皇島、上海の港務局及び大手船舶代理店へのヒアリングによる調査のポイントは次のように要約できる。
    - ① これまで国（港務局）の管理が今年から地方政府に移管（大連・秦皇島）。
    - ② 大連港では港務局管理以外のプライベートパスが増加。
    - ③ 大連や秦皇島の後背圏である中国北部地域は上海以南と比べ経済発展が遅れており、これがコンテナ取扱量にも反映しているが、逆に将来的には渤海湾周辺を「アジアの雑貨貿易の中心」をすべく考えもある。同時に遼東半島周辺には丹東、庄河をはじめとする港湾整備が進められ、競争も激しくなりつつある。
    - ④ PSCについては60強の中国諸港のうち約20港で実施。検査官は全国で100名程度（大連港では常時4名体制で実施）。担当者話では、日本では海図を持っていないと出港できないと聞かすが、中国ではそこまで厳しくはないとのことである。

## 東南アジアの港湾に係る調査（「中国港湾について」抜粋）

### 1. 中国港湾について

1-1 既存資料に基づく中国港湾の概要整理  
港は、その取扱貨物により「コンテナ港」と「非コンテナ（バルク、在来貨物）港」に大別される。勿論、一つの港がコンテナと非コンテナ両方の機能を有するケースも多い。我が国の港をみても、コンテナ取扱量では東京港あるいは横浜港が最大港であるとともに、非コンテナを含めた海上輸送貨物の取扱量では千葉港がトップとなる。

そこで、先ず海上貨物取扱量からみた中国の主要港からみていく。

#### (1) 海上貨物取扱港

表1は海上貨物の総量から見た主要港を示す。2000年時点における最大の取扱港は上海港である。上海港はコンテナの取扱で見ても最大であり、まさに中国における中心港として発展している。海上取扱貨物は2億トンを越え、我が国最大の千葉港の取扱量（1.6億ト

ン）を大きく上回る。これについて寧波、広州が続く。寧波は、1980年時に比べて30倍強の増加を示す。

取扱品目でみると、コンテナ以外の中心品目は石炭である。中国における石炭の積み出しの主要港は秦皇島、連運、日照である。その他、輸出の中心は穀物関係であり、主要輸出港は北部の大連、營口、天津新港、青島等となる。他方、中国の主要輸入品は鋼材や機械類となるが、中心港はコンテナ同様、上海、天津新港、広州、大連となる。

中国には、その他「海岸に面する」港および「内航河川に面する港」を合わせ60近くの港がある。この内、海岸に面する主要港の概要を表2に示す。

#### (2) コンテナ港

「東南アジア諸国の主要港の整備状況」（報告書P.24〔省略〕）で分析したように現在の世界の主要コンテナ港の上位を東南アジア・

〔表1〕 主要港における取扱貨物量

単位：1万トン

	港 湾 名	1980	1985	1990	1995	2000	順位	2000/1980	(参考)コンテナ取扱順位
A	大 連	3,263	4,381	4,952	6,417	9,084	6位	2.8	7位
B	營 口	24	98	237	1,156	2,268		94.5	
C	秦 皇 島	2,641	4,419	6,945	8,382	9,743	4位	3.7	
D	天 津	1,192	1,856	2,063	5,787	9,566	5位	8.0	4位
E	煙 台	506	689	668	1,361	1,774		3.5	
F	青 島	1,708	2,611	3,034	5,103	8,636	7位	5.1	3位
G	日 照			925	1,452	2,674		2.9	
H	連 運 港	739	929	1,137	1,716	2,708		3.7	
I	上 海	8,483	11,291	13,959	16,567	20,440	1位	2.4	1位
J	寧 波	326	1,040	2,554	6,853	11,547	2位	35.4	8位
K	汕 頭	176	201	279	716	1,284		7.3	
L	広 州	1,210	1,772	4,163	7,299	11,128	3位	9.2	5位
M	滬 江	1,075	1,231	1,557	1,885	2,038		1.9	
N	海 口	72	170	288	468	808		11.2	
	そ の 他			5,560	15,004	31,905		5.7	
	計	21,731	31,154	48,321	80,166	125,603		5.8	

資料：中国統計年報より作成 ただし、(参考)コンテナ取扱順位はNYKの調べによる2000年上期の順位  
また、「日照港」と「その他港湾」の伸びは2000/1990年比である。我が国の港湾取扱貨物量の上位3港（1999年）は、  
1位=千葉港（16,474万t）2位=名古屋港（13,304万t）、3位=横浜港（11,454万t）

中国の港が占める。特に中国の港（上海、深圳）の伸びが著しい（右表参照）。

されている。同時に、ドラフト不足は、アジアのハブ港を目指すに際し大きな制約と

中国国内の主要コンテナ港について2000年上期の取扱量をベースに整理すれば次のようになる。

中国港に関する大きな特徴は、今後の取扱増を見込んだ積極的な港湾整備計画である。この点を日本郵船資料（『調査月報2001年11/12号』）、他より整理すれば次のようになる。

① 上海港

- ・上海港は慢性的なキャパシティ不足に悩ま

順位	港名		コンテナ取扱量(千 TEU)		
	2001	2000	2001	2000	2001/2000
1	1	香港	17,900	18,098	0.99
2	2	シンガポール	15,620	17,040	0.91
3	3	釜山	7,907	7,540	1.05
4	4	高雄	7,540	7,426	1.02
5	6	上海	6,334	5,613	1.13
6	5	ロッテルダム	6,096	6,268	0.97
7	7	ロサンゼルス	5,184	4,879	1.06
8	11	深圳	5,075	3,994	1.27
9	9	ハンブルグ	4,689	4,248	1.10
10	8	ロングビーチ	4,463	4,601	0.97

出所：日本郵船推計

〔表2〕 中国の主要港と主たる機能

No	英語名	日本語名	機能											
			A	B	C	D	G	P	Q	R	T	Y		
1	DALIAN	大連 (ターリエン)	●	●	●	●	●	●			●	●	●	東北沿岸地域
2	DANDONG	丹東 (タントン)		●	●		●					●	●	
3	YINGKOU	営口 (インコウ)		●	●		●	●				●	●	
4	HAIMEI	黄岩 (ホワンイエン)		●	●		●					●	●	華北沿岸地域
5	QINHUANGDAO	秦皇島 (チンホワンタオ)		●	●	●	●	●				●	●	
6	XINGANG	天津新港	●	●	●	●	●	●				●	●	
7	FUZHOU	福州 (フーチョウ)	●	●	●		●					●	●	華東沿岸地域
8	LIANYUNGANG	連雲港 (リエンユンカン)		●	●	●	●					●	●	
9	LONGKOU	龍口 (ロンコウ)		●	●		●					●	●	
10	NINGBO	寧波 (ニンポー)	●	●	●		●	●	●			●	●	華東沿岸地域
11	QINGDAO	青島 (チンタオ)	●	●	●	●	●	●				●	●	
12	QUANZHOU	泉州 (チュワンチョウ)		●	●		●	●				●	●	
13	SHANGHAI	上海 (シャンハイ)	●	●	●	●	●	●			●	●	●	華東沿岸地域
14	WEIHAI	威海 (ウェイハイ)		●	●		●					●	●	
15	WENZHO	温州 (ウエンチョウ)	●	●	●		●					●	●	
16	XIAMEN	廈門 (シアメン)	●	●	●		●					●	●	華東沿岸地域
17	YANTAI	煙台 (イエнтаイ)	●	●	●		●	●				●	●	
18	BAIHAI	北海 (ベイハイ)	●	●			●	●				●	●	
19	CHIWAN	赤湾 (チーワン)		●	●		●					●	●	深圳港
20	SHEKOU	蛇口 (セコウ)		●	●		●	●				●	●	
21	YANTIAN	鹽田 (チェンシエン)		●	●		●	●				●	●	
22	GUANGZHOU	広州 (コワンチョウ)	●	●	●		●	●				●	●	華南沿岸地域
23	HAIKOU	海口 (ハイコウ)	●	●	●		●	●				●	●	
24	JIANGMEN	江門 (チャンメン)			●		●							
25	SANYA	三亚 (サンヤ)	●	●			●					●	●	華南沿岸地域
26	SHANTOU	汕頭 (シャントウ)	●	●	●		●	●				●	●	
27	SHANWEI	汕尾 (シャンウェイ)					●	●				●	●	
28	ZHOUSHAN	中山		●			●	●				●	●	華南沿岸地域
29	ZHUHAI	珠海 (チューハイ)		●	●		●	●				●	●	

注：「機能」の記号の意味は次のとおり  
 A : Airport (100km以内に空港がある)      B : Bunkers  
 C : Containers      D : Dry Cargo  
 G : General Cargo      P : Petroleum  
 Q : Other Liquid Bulk      R : Ro/Ro  
 T : Towage (曳舟)      Y : Dry Bulk  
 資料：LLOYD'S LIST PORTS OF THE WORLD 2002 より作成

なっている。

- ・大小羊山（ヤンシャン）大水深コンテナターミナル計画は、これらの問題を解決すべく第1期の北港区10kmの海岸線に30バースを整備。2001年中に5つのバース（全長1,600m、年間取扱能力220万TEU）建設に着手、2005年に完成予定。
- ・このターミナルと浦東最南端の芦潮港を繋ぐ全長32.2km（海上部分27.6km）の「芦洋大橋」を架設する。
- ・2020年には上海港総取扱量は2,500万TEU～2,700万TEUになる見通し。

② 深圳港

- ・Hutchison Port Holdings は深圳市政府、「深圳塩田 Port Group(株)」と第3期ターミナル開発工事の契約を締結。2006年に完成予定。
- ・蛇口港では18億HKドルを投資した第2期工事が開始。2004年完成予定。年間処理能力は現行の80万TEUから160万TEUへ倍増。
- ・急増する貨物に対し、西地区（赤湾）の取扱能力が充分でないことが懸念される。

③ 青島港

- ・2000年2月、P&O Ports は、青島港務局と青島 Qiawan コンテナターミナル開発で30年の運営契約を締結。
- ・投資額は11.8億ドル。完成時には年間処理

能力が100万TEUとなる。

- ・また、後背地とを結ぶ鉄道乗り入れ施設建設計画が進められている。

④ 天津港

- ・第2期拡張工事が2001年5月に開始。平均水深を14.2mまで浚渫する予定（2002年内完成予定）。完成後は6,000TEU型が貨物フル積載の状況で出入港が可能。
- ・天津港務局は年間処理能力を700万TEUに拡大する港湾整備計画に10年間で15億ドルの投資を予定。

⑤ 広州港

- ・PSA Corporation と広州港務局が共同で運営する広州コンテナターミナルが2001年7月にオープン。
- ・PSA はターミナル運営とは別に広州—PSA Logistics を設立し、3PLサービスのほか、ターミナル運営を補完する形で総合的なコンテナデポ・サービスを提供。

⑥ 厦門港

- ・台湾との対岸貿易が36.7%を占める。
- ・Hutchison Port Holdings (HPH) とCSX World Terminals の大手ターミナルオペレーターが進出。
- ・HPH は、開発に8,000万米ドルを投資し、4つ目のバースを2001年中に完成予定。

〔表3〕 中国国内の主要コンテナ港

順位	港 湾 名	コンテナ取扱量 2000年上期 (千TEU)	バース数	水 深 (m)	クレーン	総 面 積 (m)	蔵置能力 (TEU)
1	上 海	2,936	14	9.5-13.2	33	2,323,200	101,800
2	深 圳	2,160	10	14 -15	34	1,654,000	141,800
3	青 島	1,306	5	10.3-15	10	490,000	48,500
4	天 津	957	8	12 -13.5	16	1,004,400	22,100
5	広 州	732	-	-	-	-	-
6	厦 門	607	2	12.2	4	23,500	-
7	大 連	555	5	12 -14.1	7	560,000	30,566
8	寧 波	527	-	-	-	-	-
9	福 州	202	2	11	1	254,500	-
10	南 京	99	2	11	-	200,000	9,500

資料：中国交通部、日本郵船推計による

### ⑦ 大連港

- ・PSA Corporation と大連港務局の合併会社で運営する大連コンテナターミナルは、4.35億米ドルで大水深4バース、フィーダー用2バースを整備し、処理能力を現在の100万TEUの倍にする予定。
- ・PSA独自の港湾情報システムを採用し、ソフト面でも先進のノウハウを活用。

### ⑧ 寧波港

- ・大水深港であり、鉄道・高速道路への連結も充実。ただし、上海港に隣接していることから港湾経営の面では厳しい。
- ・Hutchison Port Holding は1.28億米ドルを投じ港務局と合併で第2期開発に取り組む

### ⑨ 福州港

- ・既存のターミナルは喫水制限がある(1,000TEU型以下のフィーダー船だけが入港可能)
- ・PSA Corporation と福州 Port Group は同ターミナルより60km南に位置する Jiangyin に新コンテナターミナルを建設中。

### (3) ターミナルオペレーターの進出

中国コンテナ港湾の大きな特徴として、世界的なターミナルオペレータによる積極的な展開が指摘できる。ここでいうターミナルオペレーターとは、PSA、Hatchison Port Holdings、P&O Port(大手船社P&O Nedlloydの子会社)、CSX World Container Terminal(世界最大の船社マースク社の関連会社)、Eurogate、SSAである。このうち、CSXを除く5社は俗にFamous Fiveと呼ばれ、世界の売り上げの3割近くを占める。

中国港湾については、特に前2社の活動が活発化している。

#### ① PSA (シンガポール)

大連港、福州港の経営に参加するのみならず、韓国・仁川やわが国の北九州びびき

コンテナターミナルのPFI事業にも参加している。PSAが係わるコンテナターミナル開発プロジェクトは表4が示すように世界に広がる。

#### ② Hatchison Port Holdings (香港)

上海の港湾整備運営に入り込むと共に、深圳塩田港を押さえ、さらに香港の近隣では珠海にも出資。さらに、最近では釜山にも進出を計画。

ターミナル・オペレーターは、船社と同様、規模の経済が働くビジネスである。すなわち、同じ施設規模では取り扱い貨物量が多いほど単位当たりのコストが低くなり、収益性が大となる。規模のメリットを求め、市場の拡大する中国に進出しているのが現状である。大手コンテナターミナル・オペレーターの収益性を図1に示す。

#### (4) その他

##### ① 中国の交通輸送行政の仕組み\*1

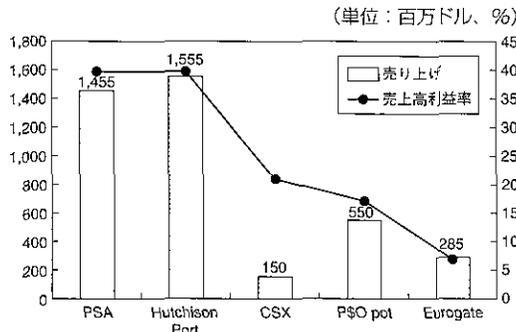
- ・中国の交通政策のトップには国務院(我が国の内閣府に相当)があり、その下に国家発展計画委員会があり、ここが鉄道、道路、水運、航空、資源のグランドデザインの策定を行い国務院の認可を取り、各交通部への建設・整備提言を行う。
- ・鉄道、道路、水運、航空、資源のそれぞれの管理担当は、鉄道部が鉄道、交通部が都市間道路と水運、都市建設部が都市内道路、公安局が都市交通(信号設置、都市交通管理)、民航総局が航空、石油天然気管道局が石油・天然ガスなどの資源を管轄。
- ・このように中国の交通運輸管理行政は明確な「縦割り」となっている。政策決定はこの指揮系統に従って行われる。したがって、交通手段それぞれの特性を活かした「総合

〔表4〕 PSA コーポレーションによる外国のコンテナ・ターミナル開発プロジェクト

国	所在地	港湾名	事業内容
中国	大連	Dalian Container Terminal	管理・運営
	福州	Fuzhou Qingzou Container Terminal Fuzhou Aofing Container Terminal	管理・運営
インド	タミール・ナドゥ州	Tuticorin Container Terminal	管理・運営
	グジャラート州	Pipavav	管理・運営
韓国	仁川	Incheon Container Terminal	管理・運営
イタリア	ジェノバ	Voitri Terminal Europa	管理・運営
	ベニス	Venice Container Terminal	管理・運営
イエメン	アデン	Aden Container Terminal	建設・管理・運営
ブルネイ	バンドルスリプガワン	Muara Container Terminal	開発・管理・運営
ポルトガル	リスボン	Sines Container Terminal	開発・管理・運営
日本	北九州	Hibiki Container Terminal	開発・管理・運営

資料：JETRO アジアの投資環境比較（2002年）より作成

〔図1〕 ターミナル・オペレーターの収益性



資料：石井伸一、「アジアにおける国際ハブ港湾競争とわが国港湾の国際競争力確保に向けて」海軍産業研究所報、NO.429（2002年3月号）より作成

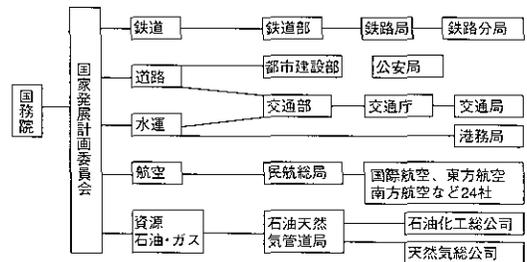
交通体系」作りが妨げられている。

- ・「水運」分野に特有な制度として「荷主港湾設備制度」がある。1985年に制定され、荷主による専用埠頭や施設の建設を認めるものである。上海港では、全貨物輸送量の4割が荷主埠頭によるものである。
- ・ちなみに1998年末現在、国内沿海船舶会社は1,300社、内航水運5,600社、国際海運会社310社（世界5位）となっている。輸送能力は500万tと需要（330万t）を上回る。

② 進出企業からみた中国物流事情\*2

- 1) 貿易に使用されるトレードタームズ(取引条件)は、ICC(国際商業会議所)制定のインコタームズ(INCOTERMS)が基本で、13種類ある。しかし、中国では辛う

〔図2〕 交通インフラの管理行政の体制図



じてFOBについての認識を持っているのが現状で、13種類のINCOTERMSを用いて貿易取引条件を設定しようと試みても非常に困難な状況にある。

- 2) 中国の製造業には、かつての社会主義経済における計画生産の遺伝子が残っており、物流に対してあまり関心を払っていない。メーカーは製造し置いておくだけで、必要があればユーザーが取りに行くという感覚。最近では中国国務院の下にある協会や学会ではサプライチェーンマネジメント(SCM)の研究を行っているが、現場感覚は昔のまま。したがって、日本企業が中国に進出した場合も物流を中国サイドに任せきりにするのは困難。これに対しては、日系のフォワーダーと一緒に中国に進出し、さらに日本本社からコントロールを多少加えるのが最善である。

3) 中国物流に伴うリスクとしては、

- ・輸送中の事故
- ・輸送取扱代金不払い
- ・フォワーダーの夜逃げによる関税の二重払い
- ・偽B/LによるL/C代金詐欺
- ・貨物のすり替え・偽ブランド商品
- ・密航者・麻薬・銃器などの混入が考えられる。特に、中国国内の輸送について元請の物流業者として輸送業務を引き受けた場合、事故の際の賠償責任保険はまともに機能していない。

- \* 1 日本国際協力銀行「中国における交通インフラ整備の現状と課題」(2000年)による。
- \* 2 社団法人日本物流団体連合会、中国における国際物流に関する調査・研究報告書(平成14年3月)による

## 1-2. 中国港視察・ヒアリング結果〔省略〕

### (1) ヒアリング対象港

今回の現地調査の対象港は、以下の3港である。

- ・大連港
- ・秦皇島港
- ・上海港

各港について、港湾管理者と大手船舶代理店の担当者にヒアリング調査を実施した。

## 2. 調査のまとめ

中国の港湾は、世界の港湾の中でも目覚ましい成長を遂げている。今後、我が国の近海船社にとっても中国港湾は最も重要な活動拠点となる。これは、中国港湾の港湾施設や管理・運営面の特質によるというよりは、中国経済がその生産拠点及び消費拠点という両面において世界経済に占める割合が高くなるためである。換言すれば、中国の港湾は中国経済の活動水準に依存す

るものであり、中国経済の活動は安定した社会の基盤の上に成り立つ。

昨今、日本のものづくりの中国移転をはじめ、産業経済における中国脅威論が目立つ。確かに、中国経済の安定した成長は我が国経済にとっても必要であるが、行き過ぎた脅威論(中国経済の強さ)は、その背景にある中国経済の弱さを見落としがちである。本調査では、中国の港湾における近年の発展・成長を中心に整理してきたが、その発展を支える中国経済の課題点(成長制約要因)について最後に整理する。

### (1) 南北の経済格差

- ・中国の2000年における一人当たりGDPは、855米ドルである。全国を3地域に分割してみると、沿岸部を含む東部地区が1,348ドルと中西部の669ドル、西部地区の512ドルの倍以上である(図3参照)。
- ・また、沿岸部の東部地区内においても上海(3,284ドル)や北京(2,151ドル)と北部の河北(909ドル)と遼寧(1,331ドル)では大きな較差がある。
- ・北部においては、農業が主たる産業であり、また国営企業の割合が高く、失業率も全国平均(2002年で4.5%；政府見通し)の2倍。
- ・このような南北格差という潜在的な問題を顕在化させないためにも、年率7~8%の成長が必要。
- ・ただし、中国のWTO加盟に伴い農作物の関税率の低下が予想される。これによる農業分野の過剰(減少)人員は1,000万(表5参照)といわれる。これが国有企業の改革に伴う余剰人員と併せ、北部地域を中心とした新たな社会不安につながる可能性もある。

### (2) 人民元の為替レート

- ・我が国経済は1960~70年代の高度経済成長により一人当たりGDPは大きく伸び、さらに1985

年のプラザ合意による大幅な円レートの上昇により世界でも最も高い水準を達成した

一方、人民元の為替レートを対ドルベースで見ると、1980年代以降低下傾向にあり、ここ数年もほとんど変化はない(図4参照)。

中国出身のエコノミスト関志雄(経済産業省経済産業研究所)氏は、このことを持って中国産業経済を特徴付ける。

1) 実質 GDP の伸びは高いが、為替レートで評価するとほとんど伸びはない。

2) 中国の産業は依然労働集約的な産業に特化(日本はハイテク分野に特化)。

3) Made in China のモノは増えたが、Made by Chinese (ブランド) は少ない。

一言でいえば、中国の産業の国際競争力の低さを示す。ただし、為替レートの変化を見ても最近では「下がりっぱなし」ではなくなりつつある。

(3) 雇用問題

北部地域の WTO 加盟に伴う農業問題や国有企業の民営化に伴う余剰労働力に加え、中国の産業経済には次のような構造的な問題が生じている。

本調査でも見たように、世界に投資先として中国経済が注目されているが、投資の成果が雇用増につながっているかどうか。例えば、最新の設備による工場=無人化というケースもあり、投資増=雇用増とはなっていない。

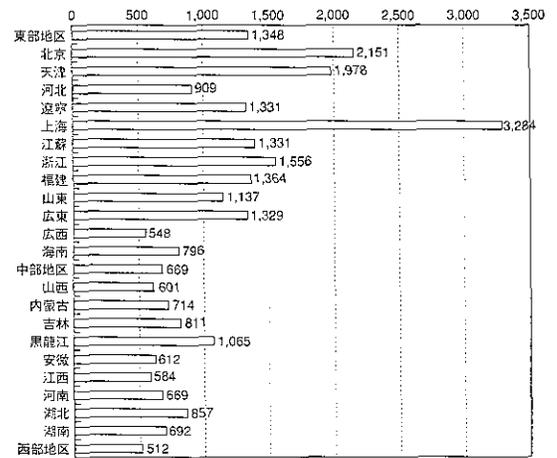
〔表5〕 中国のWTO加盟による分野別雇用変化予想

分野	増加人員(万人)
農業	▲ 966.2
食品加工	16.8
紡績(繊維)	282.5
衣服縫製	261
自動車	▲ 49.8
機械計器	▲ 58.2
建設	92.8
サービス	266.4

資料：人民日報(1999年11月24日)

さらに、マクロの統計で見ても「国内」総生産である GDP と「国民」総生産である GNP の乖離が近年生じてきており(図5参照)、投資増の成果が中国国民の所得に完全に寄与していない状況が窺い知れる。

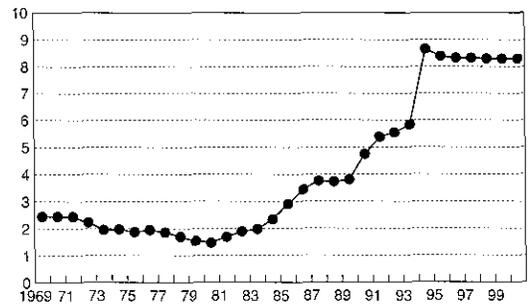
〔図3〕 中国の地域別一人当たり GDP(ドル)



資料：『中国統計年鑑』2000年版

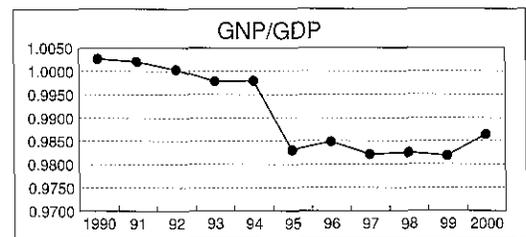
〔図4〕 人民元の対米ドル為替レートの変化

(単位：米ドル当たり元)



資料：三菱総合研究所編『中国情報ハンドブック』2001年版

〔図5〕 中国のGNPの対GDP比



資料：『中国統計年鑑』2000年版



# 新造Bulk Carrierに対する“統一符号” “設計条件”に関する統一規則の制定について

(財)日本海事協会  
国際室

## 1. はじめに

国際船級協会連合 (IACS: 注1) がばら積み貨物船 (Bulk Carrier) についての統一符号、設計条件等を定めた統一規則 (Unified Requirement) S25を制定したことをご存知の読者も多いと思いますが、今回、日本船主協会のご好意で「せんきょう」に執筆する機会をいただきましたので、UR S25が制定された経緯、要求事項等について簡単に述べたいと思います。

## 2. SC/BCSの再召集

2001年2月、香港船主協会 (HKSOA) からの要請で、HKSOAとIACS代表が香港にてBulk Carrier についての話し合いを持ちました。その席で、HKSOAは、船主または運航者の立場から現在のBulk Carrier についての問題点と改善要求を提起しました。その内容は、積付け上、運航上で自由度の多い船、一言で言えば使い勝手の良い船 (Fit for Purpose) を求める内容でした。このHKSOAからのメッセージに反応して、ギリシャの船主協会、ノルウェーの船主協会、INTER-CARGO等から、HKSOAの問題提起を支持する内容のメッセージがIACSに寄せられました。

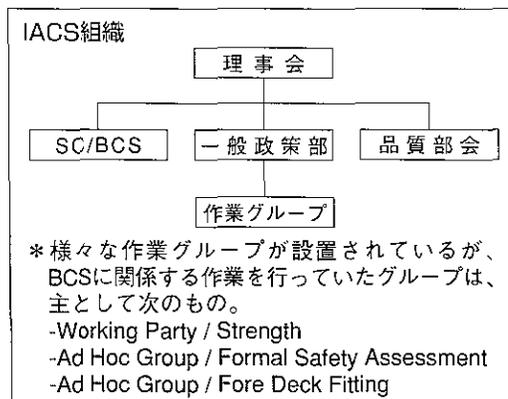
IACSはこれらの船主団体からのメッセージを真摯に受け止め、議論を重ねた結果、第41回理事会 (2001年5月) で Steering Committee on Bulk Carrier Safety (SC/BCS) の再召集を決定しました。「再召集」という意味は、以前、1990年代前半にBulk Carrierの全損事故が多発したこ

とを受けて、1995年にSC/BCSが召集された経緯があるからです。再召集されたSC/BCSは、ちょうど当時NKがIACS理事会の議長をしていたこと、NKの船級船にはBulk Carrierが多いこと、の理由によりNKの日高副会長 (当時) が議長を務めました。

IACS理事会からのSC/BCSへの検討指示事項は、次のようなものでした。

- HKSOAおよび他の船主団体が提起した問題を検討すること。
- IACSのWorking Groupが行っているBulk Carrier Safety関連の作業を調査し、作業が重複しないようにすること。
- “Fit for Purpose”に対する政策について検討すること。

ここでIACSの規則等の審議決定に関する組織について簡単に説明しますと、右図のようになっています。理事会での決定および一般政策部



会での指示の下に、常設または臨時の作業グループが様々な事項について検討を行っており、検討結果は一般政策部に上程され、その後理事会に諮られます。SC/BCS は理事会の下に設置されましたので、その審議結果は理事会に直接上程されます。

### 3. 第1回会合(2001年7月4日、5日)

船主団体からの問題提起を、SC/BCS で検討する事項、現在他の作業グループで作業中の事項、IMO で審議されている事項、等に分類し、SC/BCS で検討するものについて、第2回会合までに書面審議を行い、意見を集約していくこととなりました。ちなみに、船主団体からの問題提起は多岐にわたっていましたが、大きいものでは次のようなものがありました。

- (a) 乗組員に不合理な制限を課すこと無く依頼された貨物を運べること。
- (b) ホールドバラストを漲水することなく荒天航行ができること。
- (c) 操舵性能、エンジン出力は、荒天時にも十分なものであること。

### 4. 第2回会合(2001年10月30日、31日)

上記(a)については、Bulk Carrier の設計上考慮しなければならない積付け条件とは何か、何を強制として、何を船主と造船所との協議事項(そして、それは Loading Manual に記載される)とするか、等について審議されました。その審議の中で、貨物の見掛け密度が1.0 (t/m<sup>3</sup>) で海上人命安全条約(SOLAS:注2)上の要件が異なること、均等積み(Homogeneous Loading:注3)と隔倉積み(Alternate Loading:注4)では取扱いが異なること、多港積み(Multiple Port Loading)をするか否かによって要件が異なること等の問題が抽出され、全ての Bulk Carrier を共

通の単一設計条件で括れないことから、Bulk Carrier を3つのタイプに分けた上でこれらを統一符号として表し、それぞれのタイプのばら積み貨物船はどのような積付け/運航が可能かを明らかにして透明性を確保することが合意されました。

上記(b)については、スラミング(注5)による船首船底部の損傷実績を考慮し、海洋汚染防止条約(MARPOL:注6)付属書I/13規則にあるプロペラ没水・喫水およびトリム(注7)要件のような規定を Bulk Carrier にも適用し、適切なバラストタンクの配置を確保することができないか検討されました。

上記(c)については、日本船主協会を通じて日本の船社殿に実績調査をお願いいたしました。その結果、荒天により船速は低下するが、保守が良好に行われていれば、設計上の Sea Margin (約15%:注8)でその船速低下は許容範囲内(海面状態(Sea State)が約9までで、約20%の船速低下)にあるとの現状認識が示されました。そこで、本件については現状の設計で適切との結論を出しました。

### 5. 第3回会合(2002年4月16—18日)およびその後の追加審議

前会合までの結果に基づき各船級協会で検討した資料を持ち寄り、より安全で積付けに自由度のある Bulk Carrier の設計条件を決めるため、次の通り審議が行われました。

#### (1) 付記符号および設計条件の統一

Bulk Carrier に対する付記符号の統一および積付け状態/バラスト状態に対する設計条件の標準化に関し、統一規則が作成されました。

#### 1) 付記符号の統一

各船級協会で付与している Bulk Carrier に対する船級符号の付記を、船主殿および

備船者などのユーザーがその設計条件を容易に理解できるように、設計貨物比重・積付条件等の設計条件に応じた付記符号を、新造船に対し次の通り統一することとしました。

- BC-A：貨物の密度が $1.0 (t/m^3)$ 以上の高密度貨物を「隔倉積み」する船に対応。 鉱石専用船など。
- BC-B：貨物の密度が $1.0 (t/m^3)$ 以上の高密度貨物を「均等積み」する船に対応。 石炭専用船など。
- BC-C：貨物の密度が $1.0 (t/m^3)$ 未満の貨物を「均等積み」する船に対応。 穀物（グレーン）等。

なお、上記の付記に加え条件により次の追加の付記および注記を加える事としています。

- i) BC-A、BC-Bの場合で、貨物の密度 (pc) を $3.0 (t/m^3)$ より小さい値に制限して設計された場合、その制限値  $\{pc = \dots\}$  を追記する。
- ii) 多港積み・揚げ (Multiport loading/unloading) を行うことがない場合、 $\{no MP\}$  を追記する。
- iii) BC-Aの場合で、特定の組合せで空倉とする場合、空倉となるホールドの組合せを注記する。

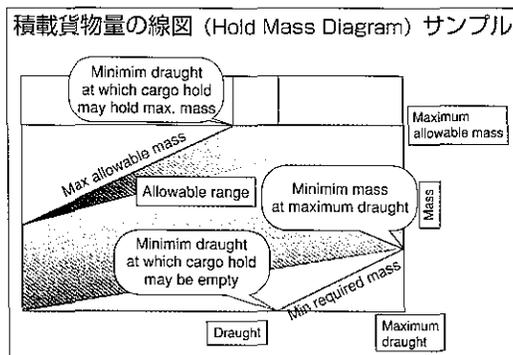
## 2) 設計条件の標準化

第1回会合で問題提起された前記3.の (a)および(b)への対策として、“設計として考慮すべき積載・バラスト状態の標準化”および“バラスト状態の船首喫水・プロペラ没水率の標準化”について検討を行い、次の通り統一規則を作成しました。

- (a) 設計として考慮すべき積載・バラスト状態の標準化(積載貨物質量の線図作成)

積付倉、空倉、バラストホールドのそれぞれに対して、次の i) から v) に例示する状態を標準の設計条件として決めました。これらの設計条件は船主殿が Bulk Carrier を運航するに当たって、船倉内貨物の積載上の制限を合理的な範囲で少なくすることに主眼を置いて決められています。

- i) 設計上の最小見掛けの貨物密度 (所謂 Hold  $\gamma$ ) を $1.0 (t/m^3)$ とする。
- ii) 高密度貨物については、荷役上の過積みに対する余裕分を考慮する。(均等積み時の当該ホールド積載質量の10%相当分)
- iii) 均等積みから或いは均等積みへの多港積み・揚げを標準条件として考慮し、いずれの貨物倉も最大喫水の $2/3$ の喫水において均等積みに対応する積載質量を積付けることができ、かつ、 $5/6$ の喫水において空倉とできるように設計する。
- iv) 均等積みから或いは均等積みへの多港積み・揚げにおいて隣接2倉が連続して積付け倉または空倉となるような状態を考慮して、いずれの貨物倉も最大喫水の $2/3$ の喫水において連続する2倉に均等積みに対応する積載質量を積付けることができ、かつ、 $3/4$ の喫水において連続2倉を空倉とできるように設計する。



v) 港内での積み・揚げ荷状態（単独倉および隣接2倉）として、いずれの貨物倉も単独倉に対しては最大許容貨物積載質量を、隣接2倉に対しては均等積みに対する積載質量を、最大喫水の2/3の喫水において積付けることができるように設計する。

(b) バラスト状態の船首喫水・プロペラ没水率の標準化

Normal ballast および Heavy ballast 状態に対する設計上の喫水要件を定め、その喫水に対応した船首船底補強を要求することとしました。

i) バラスト専用タンクのみには漲水した通常バラスト状態での設計条件

- ・プロペラ没水：完全没水
- ・船尾トリム：但し、0.015L（船の長さの1.5%）以下とすること。
- ・船首船底補強にあたっては、このバラスト状態を考慮する。

ii) 荒天時バラスト状態（バラストホールドに漲水してよい）に対する設計条件

- ・プロペラ没水：プロペラ中心から海面までの垂直距離をプロペラ直径の60%以上とすること。
- ・船尾トリム：但し、0.015L以下とすること。
- ・船首喫水：0.03L（船の長さの3%）または8mの小さい値以上であること。（この要件は追加審議により加えられた）

3) 適用

前述の1) および2) の適用は次のとおりとなっています。

(a) 2003年7月1日以降に建造契約される

150m以上の全ての Bulk Carrier に適用する。（現存船に関しては適用しない。但し本設計条件を全て満たすものに関しては付記符号を与えても可と合意されている。）

(b) 本統一規則で与えられる積付け状態において、縦強度、局部強度、復原性の規則要件に適合しなければならない

本件は、本年6月に開かれた IACS の理事会で合意され、その後バラスト状態について若干の修正を加えた上で IACS の統一規則 (UR) S25 となりました。NK においては船体専門委員会で規則化の検討を始めています。

(2) 洋上でのバラスト交換 (BWE : Ballast Water Exchange)

BWE に関しては現在 IMO の海洋環境保護委員会 (MEPC : 注9) で議論しているため、現段階ではその審議を待つこととし、操作要件など IACS として対応すべき項目があれば、IACS 内の作業部会で適宜検討していくこととしました。

(3) 1重船側 vs 2重船側

Bulk Carrier の2重船側化についても審議されました。一部の船級協会は Tanker に Double Hull (2重船殻) が強制化されたように、Bulk Carrier でも安全性向上のため2重船側を強制化すべきではないかと主張しました。しかし、今までの設計において必ずしも2重船側が安全性向上に寄与するとの結論は無く、重量増加やメンテナンスの問題なども絡んでくるため現段階で強制化することには疑問との意見が大勢を占めました。審議の結果、IACS としてはとりあえず、設計や操船上、2重船側と1重船側それぞれで考えられる問題点や効果に関しての客観的な長所短所比較表 (Pros and Cons Table) を、関係者の今後の

検討資料として作成することとしました。この比較表は現在 IACS の Web site (www.iacs.org.uk) に掲載しています。

## 6. Bulk Carrier に対する 8 つの方策との関係

IACS は、本年 3 月 15 日に Bulk Carrier の更なる安全強化策として、8 つの方策と称する安全対策を打ち出しました。(詳細は <http://www.classnk.or.jp/hp/topj.asp> NK テクニカルインフォメーション TEC-0451 を参照願います。具体的な適用規則はこの稿を執筆した時点では検討中です。)

この 8 つの方策は Bulk Carrier の重大海難事故を調査した上での事故防止を目的としているのに対し、今回作成した UR S25 は、前述の通り、航行の安全を考慮した上で、船主または運航者の立場から積付け上、運航上の自由度ができるだけ多い船を設計段階から確保すること並びにそれらの条件を解り易く示すことによって、安全性の向上に資することを目的としています。

## 7. あとがき

SC/BCS の議長協会として、また世界の Bulk Carrier 船腹量のおよそ 25% の登録船を保有している船級協会として、NK は Steering Committee での検討において中心的な役割を果たすことが要求されました。統一規則の作成にあたっては、NK の損傷実績データベースからのフィードバックを有効に活用するとともに、実際の運航での問題点や実状調査に付き邦船船社殿の協力をいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

注 1 : IACS (International Association of Classification Societies)

国際船級協会連合。1968 年 10 月に設立。船級協会全体として共通の目的を達成するための協力・協議、他の国際団体との連携に当たることを目的とした、11ヶ国の船級協会からなる。IACS 加盟船級協会の扱う船腹量は世界商船の約 90%、4 億 G/T。検査件数は年間 50 万件、5,000 名を超えるサーベイヤーを抱え、世界各国に 1,500 以上の事務所を構える。船体の安全確保とともに技術的適合要件の主要な取得の促進等を目的とする。

注 2 : 海上人命安全条約 (SOLAS)

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)。航海の安全を図るため船舶の検査、証書の発給などの規定を設け、船舶の構造、設備、救命設備、貨物の積み付けに関する安全措置等の技術基準を定めた条約。1974 年採択。我が国は 1980 年 5 月に批准。

注 3 : 均等積み (Homogeneous Loading)

ばら積み貨物船に貨物を積み際、区分されている船倉に均等に積むこと。

注 4 : 隔倉積み (Alternate Loading)

ばら積み貨物船に貨物を積み際、区分されている船倉一つ置きに積むこと。

注 5 : スラミング 一種の水槌作用で、波長・波高ともに大きい海面を高速で走ったとき、船首船底部が波面から離れ、次の瞬間に激しく波面を叩く状態のこと。

注 6 : 海洋汚染防止条約 (MARPOL)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)。MARINE POLLUTION の頭文字をとって MARPOL 条約と称する。海洋汚染の防止を目的に、船舶の構造や汚染防止設備等の技術基準を定めている。1973/1978 条約が作成され、1983 年 10 月 2 日に発効。油タンカーはじめ各種の汚染を段階的に規制するのに貢献している。

注 7 : トリム 船首の喫水と船尾の喫水の差。

注 8 : シーマージン 常用速力で海象等の影響により馬力増加を見込んだ余裕を取っておくこと

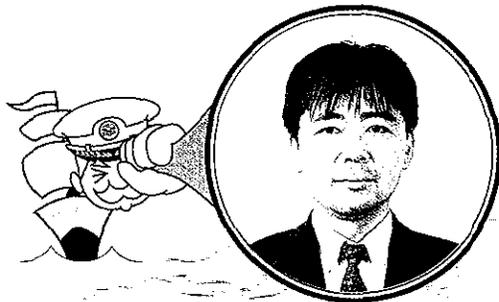
注 9 : MEPC (Marine Environment Protection Committee)

海洋環境保護委員会。IMO (国際海事機関) の常設委員会。地球環境保護の立場から、船舶による海洋ならびに大気汚染防止に関する調査、審議、規則を策定する委員会。

# 訪ねある記

船会社の仲間たち

第 43 回



今回、登場して頂くのは

日鉄海運(株)営業部営業課課長  
御家秀貴おいえひできさん(39歳)です。

## 1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

ケーブサイズにて鉄鋼原料関係を中心に営業する部署です。私は主に営業企画関連業務を担当しています。船隊整備計画をはじめとする中長期計画の策定と新造船および売船関係です。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

かれこれ10年前になりますが、営業の引き合い担当であった当時、マーケット環境が非常に厳しく、毎日辛い引き合いばかりでした。大変でしたが良い経験でした。…本当に暗かったな…

## 3. 御社の自慢といえば？

当社は鉄鋼原料を中心に輸送する会社ですので、当然ながら20万トン超の鉄鉱石専用船です。現在3隻保有していますが、その雄大さだけでなく、荷主にきめ細かなサービスを提供すべく運航・荷役等の効率化技術が詰まった船です。よく走ってくれます。

## 4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

やはり大型鉄鉱石専用船の新造です。より競争力ある船隊を拡大整備していきたいです。あとは社長業ですかね、一度は経営者になり経験してみたい。

### 日鉄海運(株)の事業概要

日邦汽船と日鐵海運が、平成2年12月に合併し、「日鉄海運」として新発足。新日本製鐵(株)の直系海運会社として、鉄鋼原料輸送を柱とした撒積み貨物の輸送に従事。20万トン超の鉄鉱石専用船3隻をはじめとして、ケーブサイズ・パナマックス・ハンデイマックスを中心に営業活動を拡げ、欧州の荷主のみならず、国内電力炭輸送分野でも実績を伸ばしている。支配船腹量・220万トン(DWT)、輸送数量・26百万トン(平成13年度)。

第46回

# 潮風満帆

## 初めての船長



元(株)商船三井船長 弓削商船高等専門学校 教授 **高木一二**

船長の辞令をもらって即、陸上勤務を命じられ4年弱、やっと乗船と思ったら傭船の雑貨船22,000吨、乗組員は韓国人の他、一航士と私の二人が日本人。乗船はオーストラリアのシドニー、航路は南半球のみでぐるりと西航一周、3回廻ると丁度1年に成る。これは色々トラブルも多いだろうと思ったら矢張りあった。

シドニーを出てポートモレスビー寄港、モリシャス島のポートルイスに向かった。数日後に島が見えてきた時、二航士は、報告もせず位置もいれず、ボンヤリ見ているだけ。島の北側から近づき針路を変更すると、とんでもない所に平然と位置を入れる。後で解ったことだが、とも(船尾)からタグボート二隻に一度に一本ずつのロープを渡せなかった程の素人であった。

入港準備をして、航路に入る直前、パイロット待ちとなり、アスターン(後進)をかけたら、エンジンルームよりアスターンが掛かりませんとの事。スローで来ていたのでストップエンジンで防波堤まで1マイルで停まったが、浅瀬に向かって流されていくので、近づいたらアンカー入れようとスタンバイしていたら今度は沖に流され始めたので、そのまま流されることにした。パイロットは一時断り、3時間ほど修理に費やし、テスト後入港したが、これが完全に修理できてなく、南米の港で二回2錨を投下した。

入港時は常にヒヤヒヤのものであった。8ヶ月後、日本に貨物が有り帰る事が出来たが、その時ドックの人に見てもらったらすぐに完治した。

この時の機関長は工業学校出身で船には今一つ堪能ではなかったが、一航士と同様礼儀正しく、なかなかの紳士であり、船内の揉め事には積極的に取り組んでくれていた。

4ヶ月も経つと一緒にトランプしたり、食料の買い



付けに行ったりで楽しく過ごせた。

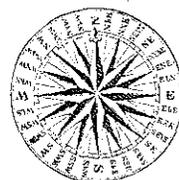
一航海終了してシドニーに戻り、一航士と韓国乗組員の交代がきた。その中に甲板手が一人いた。これは念の為と新任の一航士に舵取りのテストをさせた。テストしに二人は船橋に上がって行ったが、3分もしたら一航士が降りてきて、一寸船橋に来て号令してください、と言うので行って号令してみた。“スターボード”(注1)と言うと、甲板手は“へっ?”勿論舵は動いていない。“ポート”“へっ?”もう一度言っても“へっ?”

二航士に来てもらい話をしたら、甲板手はしたことも無い、との事。交代も考えたが時間的にどうしても間に合わず、他に舵を取れる甲板員もいず、仕方なく二航士が付きっきりで一日中操舵の練習。

一航海目はそれ程でもなかったが、二航海目はひどいのが多かった。これは丁度韓国オリンピックの時、陸上で十分な仕事があり乗組員の質が落ちたらしい。中には殴ったり出刃包丁持って追っかけまわしたりする者もいた。

さて、この甲板手にはもう一つ話があった。

サントス着岸中に清水200吨(タンクはフル)補給した時のことである。昼前に入港、昼から補水開始



した。夕食時に代理店の人と出かける時にまだ清水を取っていたので尋ねると、他船も取っているのであまり入ってこない、との返事。2200時頃帰船すると、まだ取っていたので再び尋ねると、約半分位との事。翌朝朝食に行くと、一機士が“船長、とも(船尾)に来てください”と慌てて言うので一緒に行ってみた。ステアリングエンジンルーム(操舵機室)のドアを開けようとする、一機士は、一寸待てと私の代わりに恐る恐るドアを開けた。驚いた事に足元まで水がきており、ステアリング装置は水没、上部にあるセルシンモーター(操舵駆動用モーター)が頭を覗かせているのみ。ステアリング装置の一段下の非常用ポンプは勿論の事、水没。サイドに置いてあったペンキの空缶、ロープもプカプカ。

原因は飲料水タンクは中甲板下にあり、その測深管(注2)は中甲板にあり、測深後蓋を締め忘れ、ついでに引継ぎにも忘れ、次の例の甲板手が当直に当たって測深はせず舷門(注3)に居て上甲板に出ているエアパイプから清水の噴き出すのを待っていたようである。従って、待っても待っても噴き出さず、その内ステアリングルームまで清水を取ってしまう事になった。

この日は日曜日で荷役は無かったが、トラブルの多い港なので代理店員の自宅の電話番号を聞いていたので即電話して排水ポンプを持ってきてもらい、ビルジポンプ(注4)と一緒に排水した。真夜中0100時頃排水終了した。後、電動モーターは分解して乾燥室に入れ、スイッチボックスはカーゴランプ2台で乾燥させ、月曜日夕刻の出港には何とか間に合ったが、電線はビニールカバー(ビニールホース)のなかにあり、未だに水滴が見えていた。全く恐ろしい話であるが、清水であったのは不幸中の幸いであった。非常用ポンプもうまく作動した。

まだ色々あるがこの辺にして……。

現在では韓国は立派に成長し、給料も高くなり、従って傭船の乗組員も減少し、フィリピン人等にとって代わったようであるが、そこも成長し、その他の

国の安い給与の乗組員が多くなっているようである。

現在商船学校の教官をしているが、日本人の乗組員は需要が少なく、就職は非常に難しくなっている。就職の出来ない学校には希望者は少なくなっており、学力も低下していることは既にご存知のことであろう。商船学校ばかりではなく“ゆりの教育”の為という人もいるが、昨年より教鞭を取ってみて驚いている。また、他校も似たり寄ったりと聞いている。現状、会社が求めている日本人船員とは、船に乗って知識を得たら陸上勤務し、船、乗組員、修理、配船そして各種交渉事をうまく捌ける人であろうと、考える。にもかかわらず、以前より勉強しなくなった、英語が出来ない、となると、この仕事もそれなりに商船学校出でなくても良くなって来る。また、他国の乗組員が上手であれば、それも取られかねない。

なんとも悲観的見方ではあるが、現実を見て、商船大学が二つとも無くなってしまふのを見て解る。何とか日本人船員の少数精鋭を守って行きたいものである。

注1 Starboard: 舵を右へ回して船首を右に回頭させる事。

注2 タンク内の水の量を測るための測深棒を導くためにタンク上部(ここでは中甲板)から下方へ取り付けられた管。

注3 船の舷側の出入口(乗船口)。

注4 船底に溜った汚水(ビルジ)を排出するポンプ。





9 日本、韓国、シンガポール、香港の4船主  
 協会による「アジア船員雇用者グループ」  
 6 準備会合が海運ビルで開催された。  
 日 (P. 7 海運ニュース国際会議レポート参照)

9 国際海事機関(IMO)海上安全委員会(MSC)  
 日 テロ対策中間作業部会がロンドンで開催さ  
 13 された。本会合は米国同時多発テロ事件を契  
 日 機とした海事分野におけるテロ対策のため、  
 船舶や港湾の保安計画の内容などについて  
 具体的に検討された。

10 国土交通省は、2002年6月末現在の内航船  
 日 腹量を発表した。現有船腹量は6,870隻(対  
 前期2002年3月末比2.1%減)、3,878千総ト  
 ン(同1.4%減)、6,958千重量トン(同1.8%  
 減)となった。

10 国土交通省は、8月中のポートステートコ  
 日 ントロール(PSC)で国際条約で定める基準  
 に抵触し、業務命令や航行停止処分の対象  
 となった船舶が43隻あったと発表した。

23 国際海事機関(IMO)第7回危険物・固体貨  
 日 物・コンテナ小委員会(DSC)がロンドンで  
 開催された。

(P. 6 海運ニュース国際会議レポート参照)

24 国土交通省は、2001年のわが国クルーズ人  
 日 口等の動向について取りまとめた。これに  
 よると日本人乗客数は約20万人で前年比  
 7.3%減少し、このうち外航クルーズ乗客数  
 は約11万5千人(対前年比11.6%減)、内航  
 クルーズ乗客数は約8万5千人(同0.7%減)  
 となった。

26 財務省関税局は、米国関税庁が進める海上  
 日 コンテナ安全対策「コンテナ・セキュリティ  
 ・イニシアチブ(CSI)」に参画すること  
 で合意した。

29 米国西岸の港湾労使間で行われていた労働  
 日 協約改訂交渉で、使用者団体のPMA(太平  
 洋海事協会)は、港湾労組のILWU(国際港  
 湾倉庫労働組合)が荷役業務のスローダウ  
 ン戦術に出たことから、同日夜から西岸全  
 29港でロックアウト(施設封鎖)に踏み切  
 った。



# 船協だより

## 9月の定例理事会の様様

(9月25日、日本船主協会役員会議室にて開催)

## 会員異動

### ○ 社名変更

平成14年10月1日付

NYK グローバルバルク株式会社

(京浜地区所属)

(旧社名 東朋海運株式会社)

平成14年10月1日付

株式会社ジェネック (九州地区所属)

(旧社名 北九州運輸株式会社)

平成14年9月25日現在の会員数104社

(京浜地区67社、阪神32社、九州5社)

## 総務委員会報告事項

1. 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」について

(P.15海運ニュース参照)

2. 「除外率設定業種における障害者雇用推進事業委員会」について

## 政策委員会報告事項

1. 平成15年度税制改正要望について

(P.2 シッピングフラッシュ参照)

2. 平成15年度政府予算要求について

(P.2 シッピングフラッシュ参照)

3. 国際船舶制度のその後の動きについて

4. 規制緩和要望について

5. 海事保安問題について

(P.9 海運ニュース参照)

6. 第10回日韓船主協会会談の開催について

7. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第11回中間会合の様様について

(本誌2002年9月号海運ニュースP.2参照)

## 港湾物流委員会／タンカー部会／ 総務委員会合同報告事項

1. 海上災害防止センターの独立行政法人化について

## 港湾物流委員会報告事項

1. スーパー中枢港湾選定委員会の設置について

国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分科会が、7月12日に取り纏めた『経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方 (中間報告)』において、スーパー中枢港湾の育成が提案された。

スーパー中枢港湾構想は、近隣アジア主要港湾の躍進により相対的に地位が低下している、



わが国コンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、現下の第9次港湾整備7ヵ年計画において整備推進してきた中枢国際港湾などから指定し、実験的／先導的な施策展開を官民連携の下で実施することにより、アジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとするものである。

国土交通省港湾局及び海事局はスーパー中枢港湾の育成のため、コンテナ港湾としてのコスト・サービス構造を変えてゆこうとする意欲と見込みのある港湾又は地域の中から、国、港湾管理者等が連携して港湾のコスト・サービス構造改革の道筋がつくものについて、次期長期計画期間中にスーパー中枢港湾の指定をすることとしている。

選定委員会は指定に向けた作業の過程において、国土交通省港湾局及び海事局に対して、専門性の観点に加えて、透明かつ客観的な判断を提示する役割を有し、日本船主協会より港湾物流委員会 平野委員長が委員として参画する予定。

## 2. パナマ運河通航料の引き上げについて

### 政策委員会／ 海務委員会合同報告事項

#### 1. 羽田空港再拡張問題について

### 工務委員会報告事項

#### 1. バルクキャリアの安全問題について

バルクキャリアの沈没事故が1980年代以降多発したことから、船首部構造の強化および検査強化プログラムがSOLAS条約の下で実施されてきた。

一方、英国政府は、1980年のダービシャー号

沈没に伴う公式再調査報告書（2000年11月）による勧告に基づき、国際海事機関（IMO）において安全対策の検討に着手した。

しかしながら、その後においてもバルクキャリアの沈没事故があり、特に2001年12月23日に大西洋において沈没し全乗組員が行方不明となったクリストファー号事故が、クリスマス直前の悲劇として西欧社会の注目するところとなり、IMO もしくは国際船級協会連合（IACS）の対応の遅さなどが厳しく批判されることとなった。

このような状況を踏まえ、ロイズレジスターをはじめとするいくつかの欧米の船級協会主導の下で、IACS は、2002年3月15日にバルクキャリアに関する8項目の安全対策を発表した。また、IMO においても2002年5月の海上安全委員会（MSC）において、バルクキャリア問題が緊急の重要課題とされ、全貨物倉への浸水警報装置の強制化が承認されたほか、船首乾舷嵩上げによる予備浮力の確保、船首部ハッチカバーの強化などの多くの安全対策が提案され、12月に開催される海上安全委員会（MSC）において審議される。

当協会は、日本海事協会と事故原因と対策について協議を重ね、船首部からの浸水が原因となる事故は少なく、むしろ、船側外板の損傷による浸水が多いことから、船体構造部材の強度が正しく評価されるよう検査の内容・方法の見直しが最重要であることを、日本海事協会を通じIACSに働きかけた。また、ハッチカバーについては、日本造船研究協会に設置された部会において事故原因を分析し、実効ある対策はハッチカバーそのものの強化（取り替え）ではなく、船側外板の強化と横からの青波の直撃を防ぐ防護壁（Break water）、ハッチカバーの固定等であるとの見解を取りまとめた。

当協会は、これらの意見をベースとして、9



月6日にIACS会長を東京へ招き意見交換を行うとともに、要望書を提出したほか、9月16日にロンドンで開催されたICS等海運業界とIACSとの意見交換会においても、資料を配布し現実的な対策とするよう再考を促した。また、12月のMSCにおけるわが国対応方針を、日本造船研究協会の部会で協議しているが、IMOにおいては、技術的観点からの議論ではなく、英国を中心とする政治的なプレッシャーの下で改正案がまとめられてしまう可能性が高く、予断を許さない状況にある。今後さらに、ICS、アジア船主フォーラム (ASF) などを通じて、各国政府への適切な働きかけを促していくこととしている。

### 労務委員会報告事項

1. STCW95条約への対応について
2. ILO 統合条約について
3. 国際船舶制度推進のための業務の(財)日本船員福利雇用促進センターへの一元化について

### 船員対策特別委員会報告事項

1. ITF ミッションの来日について
2. アジア船員雇用者グループ準備会合について (P. 7 海運ニュース参照)

### タンカー一部会報告事項

1. 日本タンカー協会の業務受け入れ後の活動について (P. 23 囲み参照)

### 近海内航部会報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について (P. 28 近海内航コーナー参照)

### 外航船舶解撤促進特別委員会 報告事項

1. 国土交通省のシップリサイクル検討委員会について
2. IMO 第48回海洋環境保護委員会 (MEPC) への対応について

### 環境対策特別委員会報告事項

1. 当面の活動について

### 陳情書・要望書等 (9月)

9月20日

宛先：自由民主党税制調査会

件名：平成15年度税制改正要望

要旨：今年度末で期限切れを迎える船舶等の特別償却制度の延長・恒久化等について要望

(P. 2 シッピングフラッシュ参照)

### 国際会議の予定 (11月)

アジア船主フォーラム (ASF) 第11回船舶保険委員会

11月11日～12日 香港

第1回アジア船員雇用者グループ会合

11月18日 シンガポール

IMO 第89回理事会

11月25日～29日 ロンドン

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	▲ 16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	▲ 12.3
1999	47,547	35,268	12,279	▲ 6.1	▲ 3.8
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	▲ 16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	▲ 3.6
2001年 8月	3,829	3,520	309	▲ 8.9	▲ 2.2
9	4,162	3,119	1,043	▲ 11.0	▲ 7.9
10	4,073	3,612	461	▲ 9.0	▲ 4.6
11	3,889	3,397	492	▲ 9.2	▲ 7.9
12	3,961	3,301	659	▲ 14.5	▲ 13.4
2002年 1月	3,559	3,375	184	▲ 1.8	▲ 9.3
2	4,021	3,235	786	▲ 4.2	▲ 2.6
3	4,773	3,506	1,266	▲ 3.0	▲ 12.6
4	4,402	3,567	835	1.7	▲ 2.8
5	4,152	3,534	618	8.8	▲ 5.5
6	4,430	3,208	1,222	7.1	▲ 5.1
7	4,397	3,647	750	8.9	0.7
8	4,068	3,426	642	6.2	▲ 2.7

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	122.10	113.85	131.69
2001年 9月	118.91	116.78	121.72
10	121.32	119.65	123.10
11	122.33	120.24	124.33
12	127.32	123.65	131.69
2002年 1月	132.66	130.75	134.69
2	133.53	132.46	134.46
3	131.15	127.82	133.61
4	131.01	127.97	133.28
5	126.39	123.96	128.88
6	123.44	119.22	125.67
7	118.08	115.92	120.56
8	119.03	116.91	120.82
9	120.49	117.48	123.44

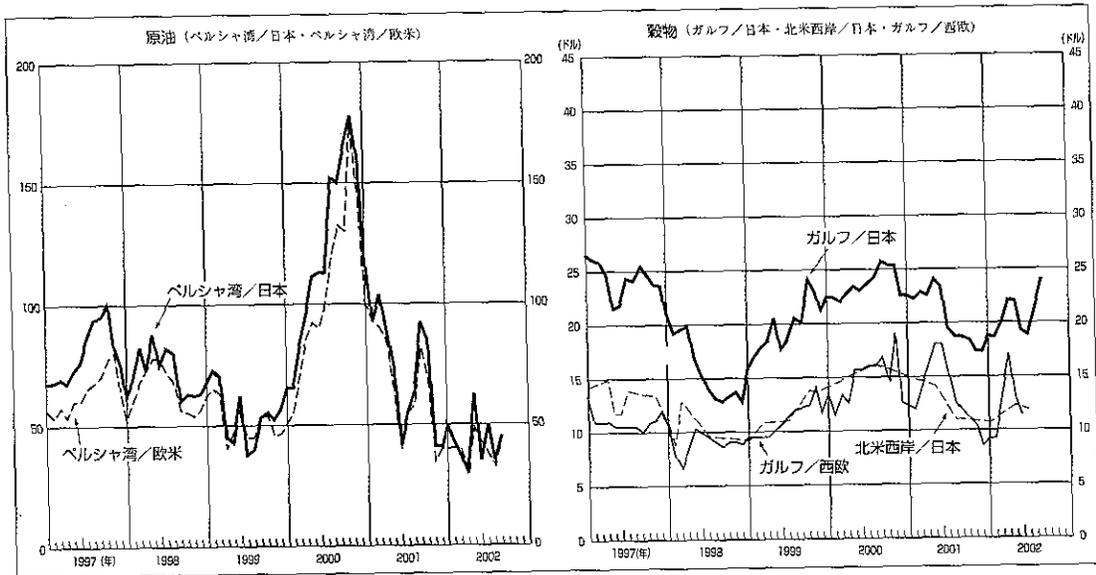
(注) 財務省貿易統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998	186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	92,089	26,147	46,549	67,431	198	2,185	182	1,551	170,032	45,021
2001	153,824	3,063	135,910	16,789	52,324	72,177	472	3,102	978	914	150,154	38,455
2002 1	12,765	240	12,525	1,643	4,536	5,810	54	391	71	20	16,713	4,152
2	12,782	120	12,662	1,420	4,095	5,996	111	754	256	30	15,434	5,893
3	9,380	60	9,320	1,576	3,350	4,106	0	268	20	0	15,862	5,236
4	13,261	0	13,261	1,897	3,326	7,410	55	415	125	33	12,945	4,545
5	12,510	240	12,270	1,881	4,364	5,528	55	360	82	0	12,726	3,060
6	12,859	305	12,554	1,829	3,389	6,598	30	647	1	60	9,511	1,940
7	9,787	0	9,787	980	2,323	5,858	35	507	84	0	12,628	2,479
8	12,392	0	12,392	1,282	4,065	6,192	34	709	110	0	18,213	2,624
9	7,927	0	7,927	547	3,832	3,065	28	372	27	56	20,061	3,862

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2000		2001		2002		2000		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	65.00	48.00	118.00	80.00	50.00	34.75	50.00	40.00	100.50	82.50	40.00	35.00
2	65.00	54.00	92.50	86.00	42.50	37.50	55.00	45.00	92.50	70.00	40.00	36.25
3	82.50	62.00	103.00	88.75	37.00	32.00	70.00	55.00	90.00	70.00	40.00	30.00
4	95.00	78.00	—	—	29.50	28.00	85.00	64.00	85.00	70.00	31.00	27.50
5	111.25	93.75	75.00	57.00	62.00	39.50	92.00	75.00	63.50	52.50	48.75	33.00
6	112.50	96.50	41.50	38.50	35.00	29.50	95.00	80.00	40.00	35.00	42.50	31.00
7	112.50	98.00	55.00	43.50	50.00	32.50	100.00	82.50	55.00	42.50	38.75	29.50
8	152.50	112.50	63.15	39.00	—	35.00	120.00	90.00	57.50	38.50	32.50	28.00
9	150.00	128.00	92.00	57.50	45.00	34.00	132.50	105.00	82.50	50.00	42.50	28.00
10	165.00	113.50	85.00	40.00	—	—	130.00	105.00	70.00	37.50	—	—
11	177.50	164.50	41.00	33.50	—	—	175.00	125.00	35.00	32.00	—	—
12	160.00	140.00	40.50	36.00	—	—	142.50	125.00	40.00	35.00	—	—

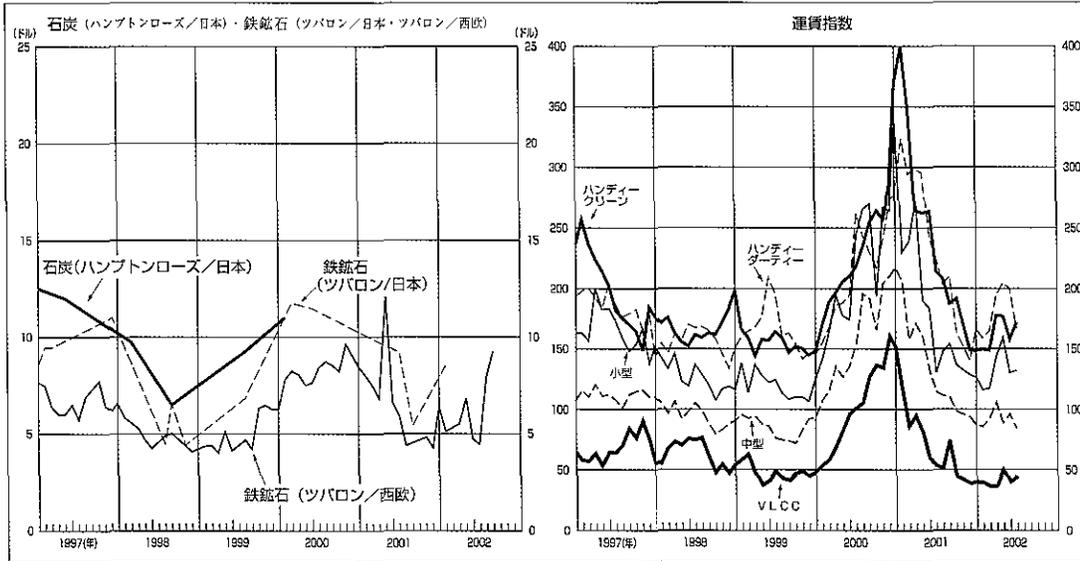
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	22.50	21.50	18.85	17.20	—	—	10.75	—	—	—	9.15	8.88
2	22.25	21.00	18.60	16.80	—	—	11.00	—	12.00	—	9.25	8.00
3	22.80	22.70	19.90	18.40	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.25	21.50	22.00	20.00	—	—	—	—	—	—	17.00	15.00
5	—	24.00	22.00	20.90	14.10	13.50	12.25	—	18.00	14.60	—	13.07
6	—	23.25	19.25	17.95	—	—	—	—	18.00	17.00	11.35	10.75
7	19.50	18.75	18.90	17.60	—	—	11.90	11.25	—	—	—	—
8	18.90	17.75	—	—	11.00	—	—	—	12.25	—	—	—
9	18.60	17.50	23.95	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	18.35	17.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	17.25	16.75	—	—	—	—	—	—	10.35	—	—	—
12	17.25	15.80	—	—	—	—	—	—	8.60	8.50	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

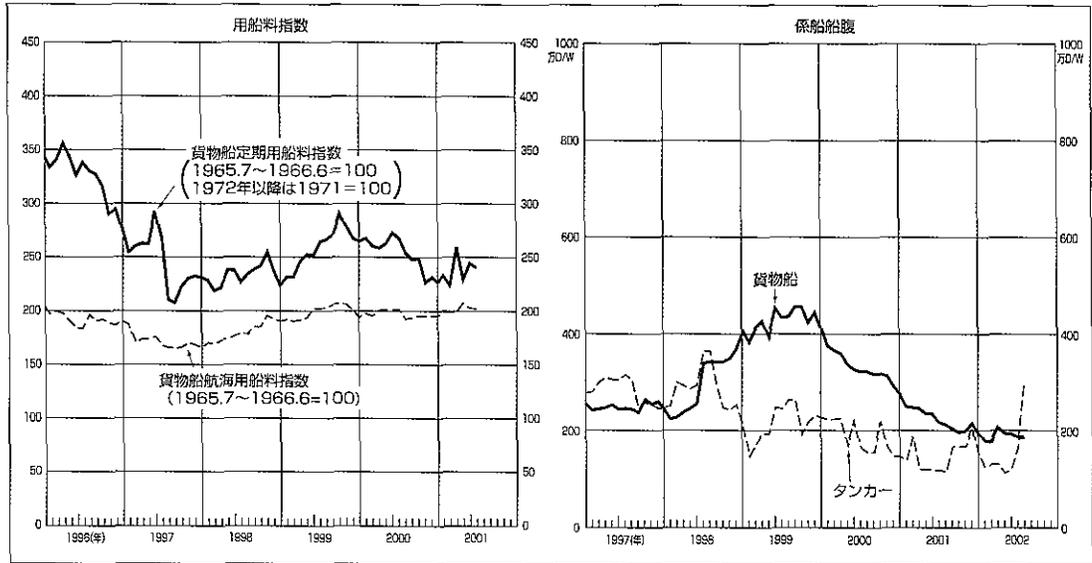
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	4.75	4.60
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	4.45	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.25	7.90	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	9.25	8.90
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	4.85	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも8万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2000					2001					2002				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1
2	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—	—
3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	—	—	—	—	—
10	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	—	—	—	—	—
11	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	—	—	—	—	—
平均	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING-NEWS-INTERNATIONALはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0
2	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0
3	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0
4	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0
5	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0	342.0	262.0	238.0	252.0	262.0	229.0
6	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0	202.0	326.0	292.0	238.0	251.0	272.0	244.0
7	183.0	167.0	179.0	202.0	204.0	-	338.0	266.0	226.0	264.0	267.0	-
8	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0	201.0	330.0	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0
9	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0	-	327.0	208.0	238.0	271.0	248.0	-
10	191.0	165.0	185.0	207.0	195.0	-	316.0	222.0	241.0	290.0	249.0	-
11	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0	-	290.0	231.0	254.0	278.0	227.0	-
12	186.0	168.0	192.0	200.0	195.0	-	294.0	232.0	237.0	267.0	231.0	-
平均	192.6	172.1	178.3	198.4	197.5	-	328.1	245.5	233.7	255.8	254.8	-

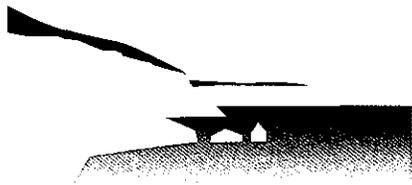
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100.

9. 係船船腹量の推移

月次	2000				2001				2002									
	貨物船		タンカー		貨物船		タンカー		貨物船		タンカー							
	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W						
1	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305
4	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310
5	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199	230	1,763	1,946	41	635	1,199
6	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202
7	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196	222	1,678	1,874	43	832	1,657
8	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004
9	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667	-	-	-	-	-	-
10	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201	237	1,682	1,965	37	863	1,661	-	-	-	-	-	-
11	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681	-	-	-	-	-	-
12	271	2,429	2,914	40	779	1,471	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083	-	-	-	-	-	-

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

## 編 集 後 記



最近、船が題材となったマスコミ報道に良い話題を見かけない。タジマ号事件、不審船・工作船、台風による座礁、イエメン沖での仏タンカー爆発など。米国西岸での労使紛争による港湾封鎖は、外航海運が米国や日本、アジアの経済に果たしている役割の重要性を垣間見せたかもしれないが、決して良い話題ではない。いうまでもなく、旅客輸送がメインの鉄道や航空では、一般の人たちの関心が高いため、取り上げる話題には事欠かない。

広報を担当して3年が過ぎた。入社以来、業務上で商売と関係ない方との接点はほとんどなかった。ところが、この3年間にマスコミの記者から小学生まで、多くの方々に会う機会があった。しかし、残念ながら皆さんに海運は殆ど知られていないことがわかった。記者さんは担当する運輸業の中で、話題の少ない海運を取り上げてくれることは少ない。学校では、海外から資源や食料を輸入し、製品を輸出するという視点から海運を紹介しているが、その実態には触れる余裕はない。

海運業は「BtoB」の業種であるため、我々は商社やメーカーなどの荷主さんとの間で粛々と商売を続けていればよかった。日本の産業を支える縁の下の力持ちとは言い古された表現だが、我々にもその自負があり動機付けにもなっていたと思う。しかし、企業の社会的責務がクロー

ズアップされ、いわゆるステークホルダーに多くの情報を発信していかなければならない今日、それでは済まなくなりつつある。今や我々の仕事をもっと知ってもらわなければならない。

そこで、まずは日本の将来を担う子供達に商船を知ってもらうことに力を入れてはどうだろうか。実際に利用する鉄道や航空機などの交通機関と比べ、子供達に船は知られていない。彼らが商船をカッコいいとは思わないかもしれないが、見たこともないのではお話にならない。シップウォッチングができる施設の紹介、図鑑や絵本の企画、学校の副教材の制作、マンガへの題材提供、社会科見学や修学旅行の受入れなど、紹介できることはあるはずだ。最近ウォーターフロントの再開発が進み、徐々に港が身近になりつつある。とにかく、船を見てもらうことから始めたい。

一企業では実現が難しいことだが、船協レベルでは出来ることはありそうだ。硬派な広報誌「せんきょう」を含め、船協の広報活動に協力していきたいと改めて思う今日この頃である。

川崎汽船株式会社  
情報広報グループ課長  
谷 信彦

せんきょう10月号 No.507(Vol.43 No.7)

発行 平成14年10月20日

創刊 昭和35年8月10日

発行所 社団法人 日本船主協会

〒102-3603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 高橋幸一郎

製作 株式会社タイヨーグラフィック

定価 407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

# 日本船主協会 環境憲章

## 環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

## 行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献

